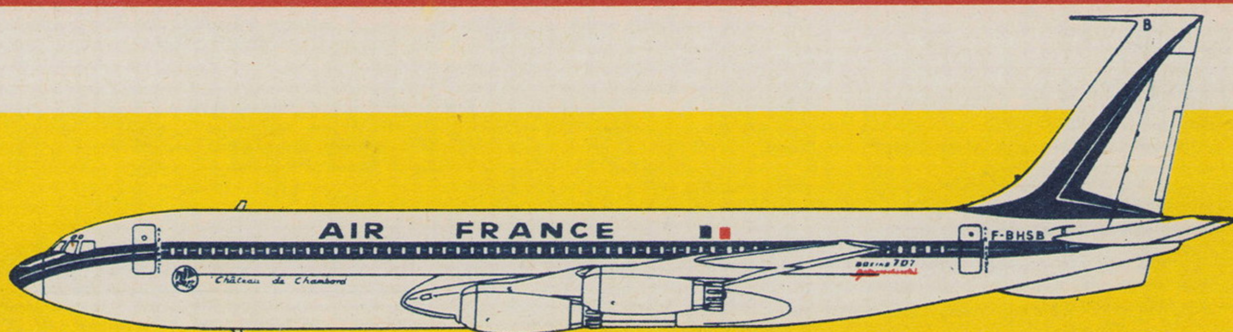
SKRZYDLATA POLSKA

NR 4 (655) ● 26.I.1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Zewnętrzny wygląd samolotu jest swego rodzaju biletem wizytowym linii lotniczej. Nic też dziwnego, że całe sztaby artystów pracują nad opracowaniem coraz efektowniejszych wzorów pomalowania płatowców. Spróbujmy ocenić ich wysiłki na przykładach samolotów linii lotniczych utrzymujących regularną komunikację z Warszawą, albo posiadających u nas swe przedstawicielstwa — członków Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (I.A.T.A.)

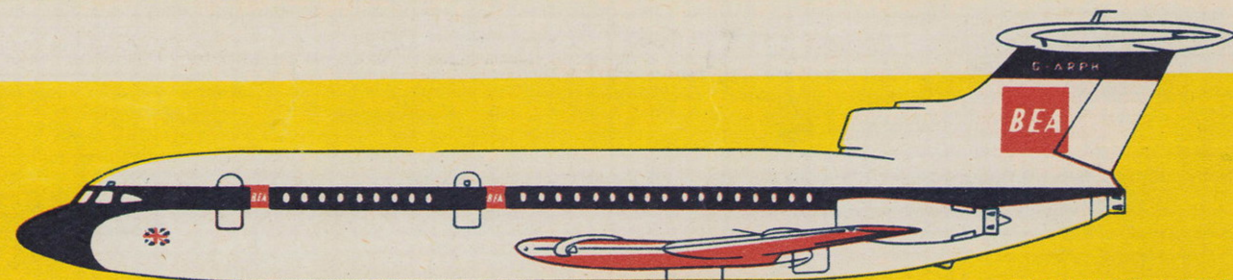
LATAJĄCE „WIZYTÓWKI" LINII LOTNICZYCH

Największa francuska linia AIR FRANCE założona została w 1933 roku. Obecnie szczyci się posiadaniem drugiej pod względem długości na świecie sieci połączeń (po „Aerofłocie"), obejmującej wszystkie kontynenty z wyjątkiem Australii.



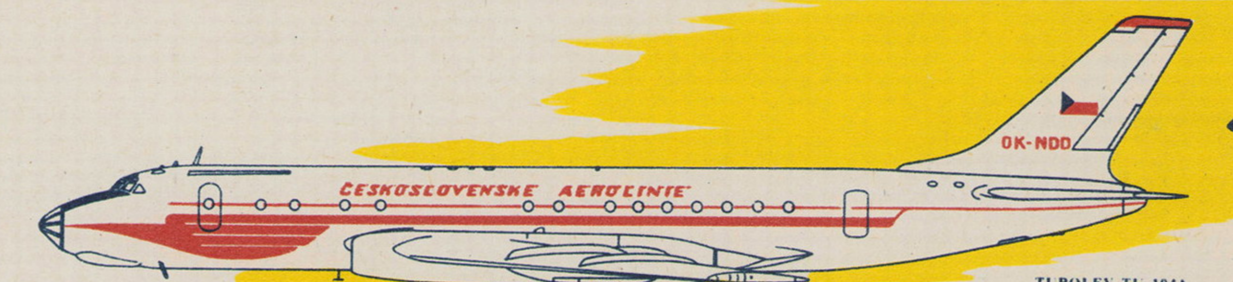
BOEING 707-328

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS założone zostały w 1946 roku dla obsługi ruchu lotniczego między Wielką Brytanią, a krajami europejskiego kontynentu, Północnej Afryki i Bliskiego Wschodu. Przewożą rocznie prawie 5 milionów pasażerów.



DE HAVILLAND TRIDENT

CESKOSLOVENSKE AEROLINIE (CSA) należą do najstarszych przedsiębiorstw komunikacji powietrznej na świecie; powstały w 1923 r. Samoloty czechosłowackie latają do krajów Europy, Bliskiego i Dalekiego Wschodu, do Afryki oraz na Kubę.



TUPOLEV TU 104A

Najstarszym ze zrzeszonych w IATA towarzystw jest holenderski KLM (pełna nazwa: KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ). Siecią swych połączeń obejmują cały świat. Jeden z największych przewoźników frachtu powietrznego.



DOUGLAS DC-8-50



RANGA SPOŁECZNA SZYBOWNICTWA

SZYBOWNICTWO doczekało się wreszcie publicznego uznania wśród kibiców polskiego sportu. Myślę tu naturalnie o wynikach rocznego plebiscytu „Przeglądu Sportowego" na dziesięciu najlepszych sportowców Polski w roku 1963, w którym nasz znakomity Edward Makula znalazł się na zaszczytnym czwartym miejscu, zdobywając premię 200 tysięcy głosów (dokładnie — 198 326). Jerzy Popiel uplasował się w drugiej dziesiątce i zajął ostatecznie 18 miejsce.

W naszym dwudziestoleciu i w ogóle w historii tych plebiscytów jest to fakt bez precedensu: po raz pierwszy, nie tylko w dziesiątce ale w pierwszej piątce najlepszych sportowców Polski w danym roku, znalazł się przedstawiciel sportu lotniczego. Nie ulega wątpliwości, że jest to dość obiektywny wyraz opinii publicznej, wyrażającej w jakiejś mierze uznanie nie tylko dla przedstawiciela danej dyscypliny sportowej.

W odniesieniu do Makuli fakt ten jest tym bardziej znamienny, ponieważ szybownictwo nie jest sportem tak masowym jak inne dyscypliny, a tym bardziej sportem powszechnie wizualnym. Jak byśmy bowiem nie patrzyli, pomimo dość zasadniczej zmiany warunków uprawiania szybownictwa i składu socjalnego latających u nas sportowców, to jednak w szerokiej opinii publicznej, a tym samym kibiców — jest to sport ekskluzywny (nie w pojęciu klasowym, oczywiście). Wiemy naturalnie, dlaczego. Bo jest bardzo kosztowny, o specyficznym znaczeniu dla obronności państwa i wymagający od młodego człowieka nie tylko zamiłowania, ale specjalnych warunków zdrowotnych i obywatelskich. Tym bardziej więc cieszyć się trzeba z faktu, iż pomimo całej specyfiki szybownictwa dla przeciętnego kibica. znalazło ono sobie tak szerokie uznanie w społeczeństwie.

Dziś zresztą nie trzeba już chyba nikogo przekonywać, że jesteśmy w tej dziedzinie potęgą na świecie. Same wyniki, a szczególnie wyniki roku ubiegłego są tego niezbitym dowodem. Dodajmy do tego jeszcze, że szybownictwo polskie jest obecnie jedyną u nas dyscypliną, w której aktualnie dzierżymy 11 rekordów międzynarodowych. Obok całego szeregu innych osiągnięć szczycimy się i tym, że jesteśmy jedynym na świecie krajem, w którym aż dziesięć naszych pilotek posiada najwyższe Diamentowe Odznaki Szybowcowe.

Plebiscyt „Przeglądu Sportowego" potwierdził jeszcze raz dużą popularność, jaką zdobyło sobie szybownictwo w Polsce. Pomimo dość istotnej specyfiki tego sportu i całej jego ekskluzywności ma ono bardzo dużo kibiców. Sądząc z oddanych głosów i ilości nadesłanych na Plebiscyt kuponów (31 753), liczba ich sięga z pewnością kilkanaście tysięcy. A z tego trzeba się tylko cieszyć.

Myślę też, już tak zupełnie na marginesie tego Plebiscytu, że nie zawsze dobrze zdajemy sobie sprawę z faktu, iż szybownictwo jest u nas w lotnictwie naprawdę sportem masowym.

A to najpiękniejszy dorobek naszego lotniczego Dwudziestolecia.

Ikarus

W DOMU DZIENNIKARZA w Warszawie, odbyła się 14 stycznia br. konferencja prasowa poświęcona Lotniczemu Zespołowi Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL, na której kierownictwo LZUG-u zapoznało dziennikarzy z aktualnymi problemami zespołu. Na zlecenie Komisji Planowania przy Radzie Ministrów Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji opracował perspektywiczny plan rozwoju usług lotniczych w gospodarce narodowej, z wyjątkiem lotnictwa sanitarnego, aerofotogrametrii, akcji przeciwpowodziowych i ratownictwa morskiego.

■

POSIEDZENIE Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL miało miejsce w Warszawie w dniu 13 stycznia br. Tematem obrad była ocena prototypu szybowcowej aparatury tlenowej SAT—5, zagadnienia związane z projektami nowych szybowców — treningowo-wyczynowego i akrobacyjnego, które są obecnie rozważane w planach Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Komisja zaproponowała, by do kierownictwa polskiej ekipy na Szybowcowe Mistrzostwa Świata 1965, które odbędą się w Anglii, weszli: Tadeusz Rejniak (kierownik), inż. Janusz Becker (szef techniczny), Józef Dankowski (trener). W X Jubileuszowych będzie startowało — w zależności od liczby gości zagranicznych — około 40 pilotów. W razie braku wystarczającej ilości „Fok" część z nich (do 10) będzie zmuszona do startu na „Jaskółkach". Nadal była dyskutowana sprawa zmian w regulaminie Szybowcowych Mistrzostw Polski. Zebrani wyrazili uznanie aktualnemu szybowcowemu mistrzowi świata w klasie otwartej Edwardowi Makuli z okazji zajęcia 4 miejsca na liście najlepszych sportowców 1963 r. Szerzej o problemach poruszonych na Komisji Szybowcowej napiszemy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej". (p)

■

KOLEJNY kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej odbędzie się w dniach od 7 do 12 września br. w Warszawie. Polscy organizatorzy kongresu wystosowali zaproszenia do ponad 40 towarzystw członkowskich federacji, zrzeszających łącznie kilkadziesiąt tysięcy członków. Równolegle z warszawskim kongresem zorganizowane zostanie w stolicy międzynarodowe sympozjum naukowe, poświęcone wzajemnemu oddziaływaniu statku kosmicznego i zjonizowanej atmosfery ziemskiej. Organizatorami tego sympozjum będą: Komitet Badania Przestrzeni Kosmicznej (COSPAR) i Międzynarodowa Unia Mechaniki Stosowanej. Kongres ten będzie jedną z największych międzynarodowych konferencji naukowych zorganizowanych w Warszawie. Przewiduje się, iż weźmie w nim udział około 1 000 uczestników. Na czele komitetu honorowego warszawskiego kongresu stanął przewodniczący Komitetu Nauki i Techniki, wicepremier E. Szyr.

■

W POŁOWIE lutego br. przewiduje się formalne oddanie do użytku, czynnego już od kilku miesięcy, radaru precyzyjnego do lądowania PAR. W tej chwili kontrolerzy tego radaru zdają egzaminy przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną na licencję kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniami do obsługi radaru precyzyjnego. Natomiast specjalnie wyposażony samolot (własność ZRLiLK) wykonuje ostatnie loty i podejścia do lądowania mające na celu ostateczne sprawdzenie prawidłowości działania warszawskiego radaru precyzyjnego PAR. (k)

■

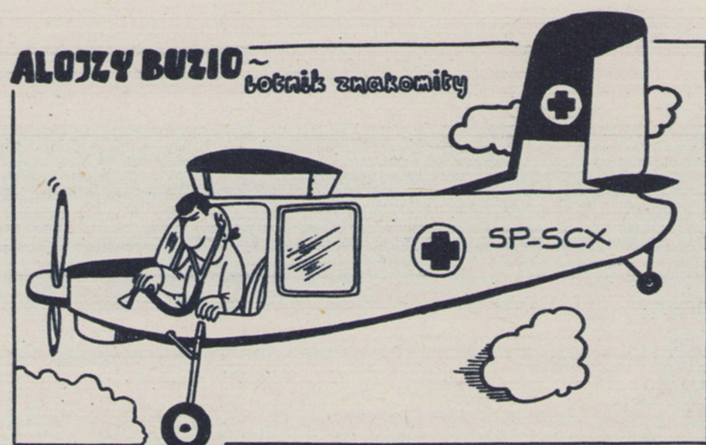
Z DNIEM 1 stycznia br. rozpoczęło działalnośćć w Polsce przedstawicielstwo włoskich linii lotniczych „Alitalia". Biuro obejmuje swoją działalnością Polskę, NRD i ZSRR. Przedstawicielem na te kraje z siedzibą w Warszawie został St. Skowronek. „Alitalia" jest kolejnym, piętnastym przedsiębiorstwem lotniczym, które otworzyło w naszej stolicy swoje przedstawicielstwo. Polskie Linie Lotnicze LOT współpracują z „Alitalią" latając do Rzymu i od wielu lat mają we Włoszech własne przedstawicielstwo.

Z KRAJU

JAK JUŻ donosiliśmy, w Przemysłowym Instytucie Telekomunikacji w Warszawie, zespół specjalistów pod kierunkiem inż. T. Gawrona i inż. B. Jankowskiego pracuje nad jedynym tego typu urządzeniem w Polsce — stacją radiolokacyjną „Tor". Nowy radar — o użytecznym zasięgu do 6 km — przeznaczony będzie do obserwacji obiektów na powierzchni ziemi lub wody. Przy jego pomocy będzie można kontrolować pasy startowe na lotniskach, jak również ruch obiektów pływających w portach, kanałach i na śródlądowych szlakach wodnych. Bliższe szczegóły o nowym radarze polskiej konstrukcji opublikujemy w jednym z następnych numerów naszego tygodnika.

■

UROCZYSTE wręczenie dyplomów uznania Rady Astronomicznej Akademii Nauk ZSRR, przedstawicielom polskich stacji obserwacyjnych sztucznych satelitów Ziemi odbyło się 13 stycznia br. w Warszawie w siedzibie Polskiej Akademii Nauk. Za aktywny udział w międzynarodowych operacjach obserwacyjnych odznaczone zostały obserwatoria w Poznaniu i Olsztynie. Ponadto dyplomy uznania otrzymali za prace obliczeniowe: zespół matematyków z Centrum Obliczeniowego PAN z dr R. Turskim na czele oraz inż. dr Ludosławowi Cichowiczowi z Politechniki Warszawskiej jako jednemu z organizatorów krajowej służby obserwacyjnej sztucznych satelitów Ziemi od 1959 r.



Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ **Tytuł** mistrza sportu ZSRR przyznany został ostatnio jedenastu szybownikom radzieckim.

☆

★ **Pierwszy** w ZSRR lot falowy wykonali dwaj szybownicy litewscy Jozas Jaruszawicius i Antanas Kilna. Na szybowcu dwumiejscowym „Blanik" uzyskali oni nad łańcuchem górskim Kaukazu wysokość 6896 m. Odczepienie nastąpiło na wysokości 2400 m. Lot przerwany został na wysokości 6896 m jedynie z powodu ograniczonego zapasu tlenu i silnego mrozu, choć szybowiec miał wznoszenie 2 m na sek. Czas lotu wyniósł 2 godziny.

☆

★ **Sezon** falowy w Austrii zaczęty został zdobyciem czterech nowych złotych odznak i dwóch diamentów w Mariazell. Jako siódmy Austriak — Willi Scheucher zdobył trzeci diament do złotej odznaki.

Sport samolotowy

★ **W 35 rocznicę** śmierci sławnego radzieckiego lotnika W. P. Czkałowa, w lotniczym czasopiśmie radzieckim „Krylia Rodiny" zamieszczone zostało wspomnienie o bohaterze przelotu z Moskwy do USA, podpisane przez wszystkich kosmonautów radzieckich: J. Gagarina, H. Titowa, A. Nikołajewa, P. Popowicza, W. Bykowskiego i W. Nikołajewą-Tiereszkową.

Astronautyka

★ **„Tiros VIII"**, sztuczny satelita amerykański mający przekazywać licznym stacjom meteorologicznym na świecie dane na temat pogody i zdjęcia chmur, został wyprodukowany pomyślnie 21. XII. ubr. na orbitę. Satelita, wyniesiony na orbitę przy pomocy rakiety „Thor-Delta", waży 120 kG. Apogeum orbity wynosi 753 km, perigeum 701 km, czas obiegu wokół Ziemi — 99 minut. Satelita jest wyposażony w specjalną kamerę zdolną do automatycznego przekazywania zdjęć.

☆

★ **Podano** w USA do wiadmości, że wyszkolonych zostało 15-tu nowych astronautów. Mają oni wziąć udział w projektowanych lotach kosmicznych w ramach programów „Gemini" i „Apollo" (loty załóg wieloosobowych).

Komunikacja i transport

★ **Z dniem** 1 stycznia 1964 roku zaczęło oficjalnie pracować jako jedna całość olbrzymie przedsiębiorstwo angielskiego przemysłu lotniczego BAC (British Aircraft Corporation), w skład którego weszły 4 szeroko znane angielskie firmy: Bristol Aircraft Limited (w Filton), English Electric Aviation Limited (w Preston), Hunting Aircraft Limited (w Luton), oraz Vickers — Armstrongs Limited (w Weybridge). Pierwszym samolotem, który oznaczony został literami nowego przedsiębiorstwa, jest BAC-1-11 („One-Eleen"), poprzednio dnio oznaczony VC-11.

☆

★ **Konstruktorzy** francuscy opracowują obecnie nowy typ odrzutowego samolotu pasażerskiego, przeznaczonego na krótkie trasy i zabierającego 170 pasażerów. Ma on nosić nazwę „Galion".

Dotychczas sprzedano aż 168 różnym towarzystwom lotniczym samoloty „Caravelle".

★ **Katastrofie** uległ, w rejonie Buenos Aires, samolot argentyńskich linii lotniczych. Na pokładzie samolotu znajdowało się 28 osób. Zginęło 25 osób, zaś 3 zostały ciężko ranne.

Militaria

★ **Naczelny** dowódca wojsk obrony przeciwlotniczej ZSRR podkreślił w przeglądzie wojskowym na łamach „Izwiestii", że uczeni radzieccy stworzyli skuteczne środki walki z rakietami przeciwnika. USA — czytamy w artykule — dotąd nie były w stanie stworzyć nowoczesnej obrony przeciwlotniczej. Problem walki z rakietami balistycznymi — jak przyznają sami uczeni i wojskowi amerykańscy — do tej pory nie został przez nich rozwiązany W chwili obecnej radzieckie · zespoły rakiet przeciwlotniczych przewyższają system obrony przeciwlotniczej USA, zarówno jeśli chodzi o ich wartość bojową jak i o skuteczność na dużych i małych wysokościach oraz celność rażenia. Radzieckie formacje rakiet przeciwlotniczych zdolne są porazić, praktycznie rzecz biorąc, wszystkie współczesne środki ataku powietrzno-kosmicznego na wszystkich odległościach i wysokościach i przy naddźwiękowych prędkościach lotu.

☆

★ **DINFIA IA. 50** „Guarani — 2" — tak nazywa się najnowszy produkt argentyńskiego przemysłu lotniczego, 15 miejscowy, 2-silnikowy samolot łącznikowy o napędzie turbośmigłowym. Prędkość podróżna — 585 km h, rozbieg — 420 m, dobieg — 250 m. pułap — 12,5 km.

☆

★ **W Bonn** zakomunikowano, że rozpoczęte zostało szkolenie zachodnioniemieckich pilotów na portugalskim lotnisku Beja (190 km na płd.-wschód od Lizbony). Jest to nowy kolejny krok NRF na drodze umacniania swego potencjału militarnego drogą bojowego kształcenia kadr na terenie innych państw. W przypadku Portugalii — Niemcy nie napotkali ze strony tamtejszego rządu na żadne trudności.

☆

★ **W Chinach** wschodnich zestrzelony został szpiegowski samolot U-2, który nadleciał z Tajwanu.

☆

★ **Rząd** Indii postanowił zwiększyć planowaną produkcję naddźwiękowych myśliwców MF-24.

☆

★ **USA** zamierzają zbudować nowy typ olbrzymiego samolotu transportowego — CX-4. Samolot ma zabierać 200 żołnierzy wraz z uzbrojeniem i osiągać prędkość przeciętną 960 km/h. Napęd — 6 silników odrzutowych. Ciężar w locie — 340 ton.

Różne

★ **„Medal Komunarda"** — wręczony został w Paryżu Jurijowi Gagarinowi przez Maurice Thoreza, podczas wizyty Gagarina w KC Komunistycznej Partii Francji. „Medal Komunarda", najwyższe odznaczenie Komuny Paryskiej, ustanowiony został w 1871 roku w Paryżu przez dowództwo Gwardii Narodowej i wybity w kilkudziesięciu egzemplarzach. Jedyny zachowany egzemplarz tego odznaczenia przechowywany był w KC KPF. Wręczenie tej unikalnej, bezcennej pamiątki Jurijowi Gagarinowi jest dowodem ogromnego uznania i szacunku dla pierwszego na świecie bohaterskiego zdobywcy Kosmosu.

POLSKA 1964

LUBIĄŻ. Na północny zachód od Wrocławia, między Legnicą i Wołowem, leży nad Odrą Lubiąż. Na zdjęciu powyżej przedstawiamy jego piękny zamek. Tego rodzaju obiektów kulturalnych o charakterze zabytkowym jest na Ziemiach Zachodnich wiele. Tereny te, to istny raj dla turystów. Powietrznych — również! Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

ROZMAWIAMY

z Dyrektorem Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL inż. JANEM KRĘŻAŁKIEM

— Panie Dyrektorze, jakim bilansem pracy zamknął swą działalność Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL w roku ubiegłym?

Mieliśmy w zeszłym roku ogółem 35 samolotów, z tego 19 maszyn należało do Ministerstwa Rolnictwa, 4 do Komendy Głównej Straży Pożarnej — reszta do APRL. Były to następujące typy: 27 sztuk PZL-101 „Gawron", sześć Jak-12, jeden An-2 i jeden CSS-13. Samoloty te odbyły ogółem 8 194 loty w czasie 3 257 godzin, wykonując prace gospodarcze w rolnictwie, leśnictwie i gospodarce wodnej na obszarze 108 364 ha. Innymi słowy: przeliczając niektóre wartości z wykonanej w 1963 r. pracy przez samoloty LZUG, otrzymalibyśmy następujące wielkości porównawcze: droga przebyta przez „Gawrony" (przy ich średniej prędkości roboczej 140 km/h) wyniosła więcej aniżeli odległość Księżyca od naszej Ziemi; można też by było oblecieć kulę ziemską 11 razy po równiku lub 125 razy wzdłuż granic Polski; do załadowania środków chemicznych, rozsianych przez samoloty, potrzeba było 170 kolejowych wagonów towarowych. Do pracy tej zużyto ponad 160 tys. litrów benzyny. Zysk netto dla gospodarki narodowej wyniósł setki milionów zł, co nie może jednak zadowolić, gdyż szkody wyrządzone przez pasożyty w 1963 r polskiemu rolnictwu, leśnictwu i sadownictwu sięgają ok. 12 — 20 miliardów zł.

— Co LZUG zamierza przedsięwziąć w tym roku, aby szerzej niż dotychczas włączyć się ze swymi usługami do różnych dziedzin gospodarczych, no i aby te usługi były coraz szybsze i tańsze oraz coraz efektywniejsze dla gospodarki narodowej?

— Tegoroczne nasze zadania pragniemy i będziemy realizować przede wszystkim poprzez naukową organizację kierowania i wykonawstwa, dyscyplinę lotniczą, szersze niż dotychczas wykorzystywanie rezerw sprzętu oraz zaplecza kadrowego i technicznego APRL; szerszą mechanizację załadunku, a stąd lepsze wykorzystanie lotnego czasu ograniczonego warunkami hydro-meteorologicznymi; w końcu przez zmianę niekorzystnego dotychczas systemu opłat za usługi dla rolnictwa i leśnictwa, co hamująco wpływało na obniżkę kosztów własnych i wzrost wydajności pracy tak samolotów jak i doskonałej kadry lotniczo-technicznej LZUG. Aby jednak nasze dążenia stały się wymiernymi, konieczne jest jak najściślejsze powiązanie i współpraca LZUG-u z APRL, Ministerstwem Rolnictwa, Ministerstwem Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego, Komendą Główną Straży Pożarnych, PGR-ami, Instytutami: Ochrony Roślin i Upraw Zielonych, Lotnictwa i Mechanizacji Rolnictwa, zakładami przemysłu lotniczego i chemicznego, Ministerstwem Komunikacji jak też wyższymi uczelniami i NOT-em.

— A jakie są dalsze perspektywy przedsiębiorstwa?

— Perspektywy LZUG, widziane do 1970 r., są znaczne. Usługi dla rolnictwa mają na przykład wzrosnąć trzykrotnie; są jednak zależne w znacznej mierze od produkcji środków chemicznych owadobójczych oraz nawozów sztucznych. Bardzo znacznie wzrosną usługi lotnicze dla ochrony przeciwpożarowej i gaszenia pożarów w porównaniu z 1963 r., bo prawie stokrotnie. Coraz bardziej wyłaniają się możliwości rozszerzenia usług także dla innych gałęzi gospodarki narodowej jak i dla eksportu.

— Właśnie, a jakie są zamierzenia eksportowe LZUG-u na ten rok?

— W tej chwili prowadzone są rozmowy z Bułgarią o wysłanie tam na 2 miesiące do prac w rolnictwie trzech samolotów „Gawron" z załogami. Do Finlandii wysyłamy już po raz czwarty naszą załogę do obsługi „Gawrona" (dotychczas trzykrotnie był tam wysyłany samolot z naszą załogą, ale Finowie kupili już od nas tę maszynę), który weźmie udział w chemicznym niszczeniu drzew pod liniami wysokiego napięcia. Za pośrednictwem „Polservice" finalizuje się także umowa z jednym z krajów afrykańskich na opylanie plantacji bawełny.

Rozmawiał: **J. KON**

Minął rok 1963. A lata w lotnictwie, także pasażerskim, liczą się ze względu na oszałamiające tempo rozwoju tego współczesnego środka komunikacji — co najmniej potrójnie. Liczba pasażerów w ostatnim 1963 roku sięgnęła 134 mln osób, a więc zwiększyła się znakomicie, bo o 11 % w porównaniu z rokiem 1962. Mimo to przedsiębiorstwa lotnicze jeszcze bardziej zwiększyły swoje przewozowe możliwości, tak pod względem ilości oferowanych miejsc jak i szybkości przelotu. Proces ten zresztą ciągle trwa. Takie czasy. Względnie niedawno Lindbergh z duszą na ramieniu pokonywał Atlantyk, a dziś jego szlakiem stadami latają ryczące odrzutowce. Nie o tym jednak będzie rzecz.

Otóż do naszej redakcji razem z gwiazdką przybył nestor lotnictwa czcigodny Dedal. Staruszek wyraził chęć odwiedzenia przedstawicieli poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych rezydujących w Warszawie. Stwierdził on bowiem, że biura linii lotniczych, ich barwne proporczyki, modele, wystawy, globusy itp. potęgują wielkomiejski polor naszej stolicy i co tu ukrywać — po prostu ją zdobią. Dedal zapragnął też z okazji swoich odwiedzin w Polsce wszystkim rezydentom zadać trzy jednakowe pytania. A oto one:

1. Jakie zdarzenie roku 1963 w życiu reprezentowanej przez siebie linii uważa Pan za najważniejsze?

2. Jakie jest Pańskie lotnicze życzenie w roku 1964?

3. Jak ocenia Pan Warszawę jako węzeł komunikacji lotniczej obecnie i w przyszłości?

Dziadzio Dedal jako honorowy członek Klubu Seniorów Lotniczych ma oczywiście w redakcji „Skrzydlatej" szczególne prawa. Cóż było robić. Ruszyliśmy z nim w rozświetloną neonami lotniczą Warszawę; tym chętniej, że, w przeciwieństwie do Ikara, staruszek Dedal wykonał jak wiadomo pierwsze w historii lotnictwa poprawne lądowanie. Pod okiem takiego mistrza nic nam więc grozić nie mogło.

A oto odpowiedzi przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych, z wielkim trudem zebrane i dla Czytelników „Skrzydlatej Polski" pięknie w druku podane.



Z DEDALEM PRZEZ WARSZAWĘ



Radziecki olbrzym komunikacyjny Tu-114 na Salonie Paryskim.

Mówi p. M. M. Grigorian — AEROFŁOT

1. Decyzja o uruchomieniu stałego, bezpośredniego połączenia lotniczego Moskwa — Nowy Jork.
2. Pragnę, aby współpraca z „Lotem" nadal układała się pomyślnie, jak również aby pogłębiała się międzynarodowa kooperacja wszystkich linii lotniczych.
3. Okęcie w układzie komunikacyjnym Europy odgrywa obecnie podobną rolę, jak lotniska innych stolic poszczególnych państw. W połączeniach światowych oczywiście rola jego jest mniejsza. Niemniej jednak wydaje się, że po uruchomieniu połączenia Moskwa — Nowy Jork Warszawa zyska na znaczeniu.

Mówi p. Michel Poliakoff — AIR FRANCE

1. Nowy układ sieci francuskich połączeń lotniczych.
2. Chciałbym w roku 1964 obserwować wzrost lotniczego ruchu pasażerskiego w świecie, w tym także wzrost ilości pasażerów z i do Polski.
3. Warszawa jest już obecnie ważnym punktem dla kilku naszych połączeń. W przyszłości zaś, sądzę osobiście, po kompleksowej rozbudowie warszawskiego portu lotniczego (pasy startowe, urządzenia techniczne, baza hotelowa), spodziewać się należy, że ilość pasażerów korzystających z Okęcia wzrastać będzie co roku o 100%.

Mówi p. Stanisław Skowronek — ALITALIA

1. Zamówienie przez „Alitalia", jako pierwsze z europejskich towarzystw lotniczych — trzech samolotów naddźwiękowych w Stanach Zjednoczonych.
2. Chciałbym, aby stosunki „Lot" — „Alitalia" układały się co najmniej tak pomyślnie jak obecnie.
3. Obecnie Warszawa w porównaniu z innymi stolicami europejskimi ma mniejsze znaczenie, niż wskazywałyby na to teoretyczne rozważania. Z punktu widzenia naszego przedsiębiorstwa Okęcie jest jednak interesującym portem lotniczym i być może w przyszłości samoloty „Alitalia" będą lądowały na Okęciu.

Mówi p. Bernard Visser — KLM

1. Wydarzeniem roku dla KLM było niewątpliwie wznowienie regularnego połączenia Amsterdam—Djakarta po uregulowaniu stosunków dyplomatycznych z Indonezją.
2. Pragnę, aby w roku 1964 skończyły się dla linii, którą reprezentują, lata „chude" i aby KLM znowu powróciły do wypracowywania dochodów.
3. Urządzenia warszawskiego portu lotniczego są obecnie poniżej standardów światowych, a najszybsze naprawienie takiego stanu rzeczy zaważy niewątpliwie na przyszłości Okęcia jako węzła komunikacji lotniczej.

Mówi p. T. B. Nicholas — BEA

1. Wprowadzenie do eksploatacji na liniach BEA nowego typu samolotu odrzutowego „Trident" o szybkości 975 km/h.
2. Chciałbym obserwować dalsze zacieśnienie stosunków między Polską a Wielką Brytanią, a co za tym idzie wzrost przelotów pasażerskich na tej trasie.
3. Warszawa potencjalnie jest dobrym węzłem komunikacji lotniczej, wymaga jednak możliwie jak najszybszego przekształcenia Okęcia w port lotniczy odpowiadający wymogom współczesnego transportu powietrznego.

Mówi p. Alexander Razumovsky — AUA

1. Zakup nowego sprzętu w postaci 2 „Caravell" oraz uruchomienie w Austrii krajowej komunikacji lotniczej.
2. Rad byłbym witać w przyszłym roku nasze „Caravelle" na warszawskim lotnisku.
3. Polska, a więc i Warszawa nie ma rozwiniętego ruchu turystów zagranicznych. Z tym właśnie zagadnieniem wiązałbym przyszłość Okęcia.

Mówi p. Wiesław Brodziński — BOAC

1. Decyzja wprowadzenia w roku 1964 na liniach BOAC samolotów odrzutowych VC-1, które zastąpią „Comet —4", początkowo w relacji Londyn — Zach. Afryka a następnie Londyn — Środkowy Wschód i Londyn — Ameryka Południowa.
2. Rozszerzenie współpracy z „Lotem" na zasadach wzajemności.
3. Obecnie Warszawa z wielu względów nie jest zbyt eksponowanym węzłem lotniczym. W



Przedstawiciel brytyjskich linii Lotniczych BOAC p. Wiesław Brodziński w biurze warszawskiego przedstawicielstwa.

przyszłości jednak, zwłaszcza z uwagi na istnienie polskiego połączenia z Kairem i projektowanym przedłużeniem go do Indii, z naszego punktu widzenia może stać się ważnym portem tranzytowym dla szlaków BOAC.

Mówi p. Milan Zajicek — CSA

1. W jubileuszowym 40 roku swego istnienia CSA przewiozły 1 milion pasażerów, a także otworzyły warszawskie biuro.
2. Pragnąłbym, aby pasażerowie z Polski do Czechosłowacji w większej mierze niż dotychczas korzystali z maszyn „Lotu" i CSA, zwłaszcza, że lotnicze bilety (sprzedawane bez ograniczeń za złotówki) są równie tanie jak kolejowe, a podróż przecież znacznie wygodniejsza.
3. Z przyczyn ogólnie znanych Okęcie w skali europejskiej zajmuje obecnie skromniejsze miejsce niż powinno. Mimo to jednak wydaje się, że przy ściślej współpracy „Lotu" z innymi towarzystwami lotniczymi znaczenie jego będzie wzrastać.

Mówi p. Stefan Rochowicz — AIR INDIA

1. Rok 1963 uznajemy w całości za pomyślny pod względem finansowym, bowiem tak stosunkowo niewielkie przedsiębiorstwo jak nasze wypracowało 5 milionów dolarów zysku.
2. Życzyłbym sobie, aby maszyny „Lotu" docierały na zawsze gościnną dla nich ziemię Indii.
3. Geograficznie Warszawa jest usytuowana bardzo korzystnie i w przyszłości znaczenie jej jako węzła komunikacji lotniczej powinno wzrosnąć, pod warunkiem uzupełnienia braków technicznych.

Mówi p. Stanisław Paszkowski — INTERFLUG

1. Zmiana nazwy przedsiębiorstwa z „Deutsche Lufthansa" na „Interflug" oraz otwarcie regularnego połączenia Berlin—Warszawa—Berlin, które 5.I.1964 r. obchodzić będzie pierwszą rocznicę istnienia.
2. Zacieśnienie przyjaźni między narodami, co powoduje wzmożenie ruchu pasażerskiego dla wszystkich przewoźników lotniczych, a więc i dla „Interflug".
3. Warszawa potencjalnie przedstawie spore walory dla ruchu lotniczego. Obecnie jednak wskutek niedoinwestowania Okęcia i zaplecza znaczenie jej nie przedstawia się imponująco.

Mówi p. Dobrivoje Popovic — JAT

1. Dla JAT ważnym zdarzeniem roku 1963 było uruchomienie nowoczesnych lotnisk w Dubrowniku, Ljubljanie i Titogradzie.
2. Życzyłbym sobie lepszej obsługi pasażerów JAT na Okęciu, sprawniejszego cateringu, a także uzyskania boxu dla JAT na warszawskim lotnisku.
3. Z naszego punktu widzenia Warszawa jest interesującym portem lotniczym, szczególnie w obliczu projektowanego przez nas połączenia Belgrad—Warszawa—Moskwa.

Mówi p. Zbigniew Kiełbasiński PAN AM

1. Najważniejszym wydarzeniem ubiegłego roku był niewątpliwie 100 000 jubileuszowy przelot naszego samolotu nad Atlantykiem. Niebagatelną rzeczą był również zysk w wys. 21 mln dolarów wypracowany w ciągu trzech kwartałów 1963.
2. Chciałbym, aby na Okęciu lądowały maszyny PAN AM i aby lotniska amerykańskie mogły gościć samoloty PLL „Lot".
3. Z punktu widzenia linii międzykontynentalnych Warszawa nie jest zbyt atrakcyjnym portem lotniczym, niemniej jednak w przyszłości po stworzeniu odpowiedniej bazy technicznej i hotelowej potencjalne możliwości portu lotniczego Warszawy tak z punktu widzenia ruchu docelowego jak i tranzytowego przedstawiają się bardzo obiecująco.

Mówi p. Francois Rillaerts— SABENA

1. Rok 1963 był rokiem jubileuszowym, 40 rokiem istnienia linii. Był on także pomyślnym okresem dla SABENY pod względem finansowym.
2. Chciałbym, aby Okęcie stało się pięknym portem z komfortowymi pomieszczeniami dla pasażerów oraz aby Polacy w większym stopniu korzystali z belgijskich samolotów.
3. Bardzo mi przykro, ale warszawskie lotnisko należy do najbiedniejszych jakie spotkałem w swej wieloletniej praktyce lotniczej. Przyszłość Warszawy leży wyłącznie w jak najszybszym kompleksowym usunięciu braków Okęcia.



Stewardessa i członek załogi Boeinga-707 indyjskich linii „Air India".

Mówi p. Gordon Langhorne — SAS

1. Rok 1963 był dla naszego przedsiębiorstwa pierwszym rokiem, który po dłuższym okresie wielkich nakładów inwestycyjnych zamknął się zyskiem w wysokości 4 mln dolarów.
2. Moim życzeniem jest przelot w roku 1964 do Nowego Jorku na otwarcie Światowej Wystawy, która będzie niewątpliwie imprezą niezwykle interesującą.
3. Znaczenie Warszawy w ruchu lotniczym należy, moim zdaniem, łączyć przede wszystkim ze wzmożeniem ruchu turystycznego do Polski. Jego ożywienie zaś zależy od budowy odpowiedniej bazy hotelowej.

Mówi p. Stefan Frauenlob — SWISSAIR

1. Cały rok 1963 był dla „Swissair" pod względem finansowym okresem pomyślnym. Z ważniejszych zdarzeń w naszym przedsiębiorstwie wymieniłbym uruchomienie nowego połączenia z Algierem.
2. Życzyłbym sobie jeszcze ściślejszej współpracy z „Lotem", a także życzę „Lotowi" aby w roku 1964 mógł zająć bardziej eksponowane miejsce w rodzinie europejskich przewoźników lotniczych.
3. Sądzę, że Warszawa jako port tranzytowy w ruchu wschód-zachód dla zachodnioeuropejskich linii lotniczych nie jest punktem zbyt dogodnym z uwagi na źle zsynchronizowane odloty samolotów polskich z rozkładami naszych linii. Dogodniejsza jest ona natomiast dla towarzystw wschodnio-europejskich i dla ruchu północ — południe.

Warszawa natomiast jako punkt docelowy dla turystów posiada w tej chwili szereg poważnych mankamentów i to zarówno w sensie technicznym jak i w szerszym zakresie, tj. na przykład: brak hoteli itp.

W przyszłości przy szerokim rozwoju turystyki do ZSRR i usunięciu wspomnianych wyżej mankamentów, a zwłaszcza lepszym zsynchronizowaniu odlotów z Okęcia, Warszawa ma szanse poprawić swoją lotniczą lokatę.

Mówi p. Jerzy Mrozowski — TWA

1. Wyraźny wzrost popularności TWA na świecie, który zaznalinii lotniczych nie jest punktem linie nasze uzyskały w ciągu 3 kwartałów ub. roku zysk przekraczający 12 mln dolarów. Być może zaważyło na tym stanie rzeczy także wprowadzenie na pokłady naszych samolotów wyświetlania zeroekranowych filmów również w klasie ekonomicznej.
2. Życzyłbym sobie, aby współpraca z „Lotem" układała się tak pomyślnie jak w roku ubiegłym lub jeszcze lepiej.
3. Obecnie Warszawa z uwagi na niedoinwestowanie Okęcia ma mniejsze znaczenie niż należałoby się spodziewać, uwzględniając jej geograficzne położenie i potencjalne możliwości. W przyszłości na tle spodziewanego rozwoju ruchu turystycznego i dobrego układu tranzytowego w relacji wschód — zachód i północ — południe znaczenie Warszawy w komunikacji lotniczej powinno poważnie wzrosnąć.

Po uzyskaniu powyższych wypowiedzi spróbowaliśmy z Dedalem podsumować naszą noworoczną ankietę. A oto wnioski do jakich doszliśmy:

Najważniejszymi wydarzeniami ubiegłego roku dla około 30% linii reprezentowanych w Warszawie było otwarcie nowych połączeń. Tyle samo towarzystw lotniczych uzyskało milionowe dochody. Wprowadzenie nowego sprzętu latającego przypadło w ubiegłym roku u 4 przewoźników (25%), jeden zaś mógł pochwalić się nowymi lotniskami, tak przecież ważnymi dla pracy linii. Jubileusz 40-lecia istnienia obchodziły w roku 1963 aż dwa przedsiębiorstwa (12,5%)

Jak na tym tle wypada nasz rodzimy „LOT"? Otóż chyba i dobrze i źle. Dobrze — bo tradycje „lotowskie" sięgają także 35 lat, a rok miniony i dla naszych linii był rokiem jubileuszowym. Polski przewoźnik wykazać się może ponadto otwarciem dobrze prosperującej linii do Kairu i dwóch przedstawicielstw zagranicznych. Wartościowym w naszych oczach sukcesem, zwłaszcza z perspektywy minionych lat, jest po raz pierwszy występująca w „Locie" przewaga pasażerów dewizowych nad złotówkami. Źle — bo nadal otwartą sprawą pozostaje zakup odpowiednich tak ilościowo jak i jakościowo maszyn.

Odpowiedzi warszawskich rezydentów lotniczych na drugie pytanie były bardziej zróżnicowane, jakkolwiek ponad 80% ankietowanych wyraża zadowolenie ze współpracy z „Lotem", a tylko dwaj przedstawiciele (12%) wyraźnie postulowali poprawę w pracy towarzystwa. Uwzględniając nawet poprawkę na wyrachowaną kurtuazję wobec generalnego agenta — monopolisty, jakim jest „Lot", można uznać, że w dziedzinie współpracy z naszymi gośćmi i klientami „Lot" wychodzi obronną ręką.

Życzenia kilku przedstawicieli (ok. 30%) nosiły charakter ogólniejszy i skierowane były ku zacieśnieniu międzynarodowych stosunków w ogóle lub dwustronnego zbliżenia ich krajów z Polską. Oczywiście u podstaw tak pojętych pragnień również leżał w ostatecznym rachunku wzrost ilości kandydatów na lotnicze fotele poszczególnych przedsiębiorstw.

Stuprocentową zgodność poglądów natomiast wykazały odpowiedzi na trzecie pytanie. Wynika z nich niedwuznacznie, że Warszawa—Okęcie jakkolwiek ma wszelkie przesłanki, aby odgrywać rolę poważnego węzła komunikacji lotniczej w ruchu europejskim, jest w tej chwili niestety ubogim krewnym wszystkich właściwie stolic europejskich w XX wieku standardu światowego.

Oczywiście dla naszych specjalistów od transportu lotniczego taki stan rzeczy nie jest odkryciem, trwa on jednak niestety bardzo długo.

Zmiana istniejącej sytuacji stała się od dawna sprawą palącą i aby przebiegała pomyślnie, niewątpliwie musi być rozwiązywana kompleksowo. Budowa przyzwoitego, właściwie wyposażonego portu lotniczego — to sprawa niemałych wkładów materialnych. Mogłyby one się jednak, jak wszystkie inwestycje usługowo-transportowe, błyskawicznie zamortyzować, przy postawieniu na odpowiednim poziomie akwizycji turystów, którym z kolei trzeba zapewnić hotele i dokonać szeregu innych pociągnięć organizacyjnych.

Większość reprezentantów obcych linii lotniczych w Warszawie, a także zainteresowane sfery w Polsce, z wielką niecierpliwością oczekują takiego właśnie potraktowania problemu.

Z Dedalem dyskutował i staruszka po Warszawie wodził:

JANUSZ WOLNIEWICZ

Na wysokości 9 500 metrów nad ziemią, na pokładzie amerykańskiego Boeinga-707 linii „Trans World Airlines".



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

FRANCISZEK ANDRYSIEWICZ

URODZIŁ się 3 stycznia 1904 r. w Kutnie, gdzie uczęszczał do szkoły, którą skończył następnie w Łodzi i Zawierciu; szkołę średnią ukończył w Warszawie w 1932 r.

W grudniu tego roku wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego i został przydzielony do 1 pułku lotniczego w zakresie radiomechanika. W 1928 r. ukończył kurs radiomechaników w Centrum Wyszkolenia Wojsk Łączności w Zegrzu (w stopniu plutonowego). Od tej pory aż do 1939 r. służył w 1 pułku lotniczym, jako d-ca sekcji łączności eskadry bombowej, awansując w 1936 r. do stopnia sierżanta.

W kampanii wrześniowej 1939 r. był na tym samym stanowisku w 217 eskadrze bombowej (operowała w rejonie Warszawy i Dęblina) i



Franciszek Andrysiewicz

wraz z nią przekroczył 18 września 1939 r. granicę Rumunii, gdzie został internowany. 31 stycznia 1940 r. uciekł z obozu, na statku „Suczawa", do Marsylii. We Francji przebywał od 13.II do 18.VI.1940 r. w plutonach obrony krajowej, jako d-ca plutonu łączności. Po kapitulacji Francji przedostał się do Anglii i tam zdobył specjalizację radiową (w Blackpool), a następnie pełnił służbę kolejno w dywizjonach: 315, 309, i 318, w stopniu st. sierżanta, jako d-ca sekcji łączności. 15 sierpnia 1943 odkomenderowany został do Egiptu i Palestyny, z przydziałem do 8 armii angielskiej, gdzie był na stanowisku zastępcy d-cy samodzielnego oddziału zmotoryzowanego łączności. Stamtąd przeszedł wraz z 8 armią angielską do Włoch (2.IV.1944 r.), gdzie jako d-ca tego samego oddziału przebywał do 4.VI.1946 r.

Po zdemobilizowaniu w Anglii, w stopniu chorążego, powrócił w sierpniu 1946 r. do kraju. Zaraz rozpoczął pracę w wydziale łączności PLL LOT, gdzie najpierw w charakterze radiomechanika, a potem inspektora pracował do 1 października 1959 r. Następnie przeniesiony został do Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie, gdzie pracuje do chwili obecnej, najpierw jako inspektor w wydziale lotnisk, a ostatnio inspektor bhp. Od 1961 r. jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

Posiada następujące odznaczenia: dwukrotnie Brązowy Krzyż Zasługi (1938 i 1957), medal za długoletnią służbę (1938), Medal Lotniczy (1945), medal angielski „Gwiazda Afryki" (1944), medal za kampanię włoską (1944).

(j. r. k.)

ANTONI VOELLNAGEL (1912–1942)

URODZIŁ się 16.XII.1912 r. W roku 1931 ukończył gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie i wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. W roku następnym przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył 15.VIII.1934 r. w stopniu podporucznika-obserwatora z przydziałem do 5 pułku lotniczego. Latał w eskadrach liniowych i towarzyszących, stacjonowanych na lotniskach Lida i Wilno-Porubanek. W Aeroklubie Wileńskim ukończył kurs pilotażu i otrzymał dyplom pilota sportowego. W roku 1937—38 ukończył Centralny Instytut Wychowania Fizycznego w Warszawie i otrzymał przydział jako instruktor sportu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

W czasie kampanii wrześniowej latał jako obserwator w Plutonie Rozpoznawczym 1 Brygady Panc. Mot., zorganizowanym doraźnie z personelu i sprzętu CWOL w Dęblinie (dowódca kpt. obs. J. Łagowski). 14.IX.1939 zawiózł na „Karasiu" odręczne pismo dowódcy Armii gen. dyw. Piskora do dowódcy Okręgu Korpusu we Lwowie, w sprawie dostarczenia materiałów pędnych dla brygady. Lądował w terenie (lotnisko na Skniłowie było już zajęte przez jednostki niemieckie), na wypożyczonym rowerze dotarł do miasta i doręczył pismo gen. bryg. Langnerowi. Następne loty (łącznikowe i rozpoznawcze) wykonywał w charakterze pilota na RWD-8 z obserwatorem kpt. J. Łagowskim. W końcu kampanii przeleciał granicę polsko-węgierską. Po krótkim internowaniu na Węgrzech udało się por. Voellnagelowi dotrzeć do Francji, skąd w marcu 1940 r. został przeniesiony do formujących się w W. Brytanii jednostek polskiego lotnictwa bombowego. Po przeszkoleniu otrzymał przydział jako nawigator do 301 Dyw. Bomb. Pomorskiego. Od 15.IX.1940 r. latał bojowo na bombardowania nocne na trzymiejscowym samolocie „Fairey Battle".

W grudniu 1940 r. został wysłany na wyższy kurs nawigacji do Kanady. Powróciwszy do Anglii, latał dalej w 301 Dyw. Bomb. na sześcioosobowym samolocie „Wellington Mk. 1". Wykonawszy obowiązującą w tym okresie ilość lotów bojowych (25), został na jesieni 1941 r. instruktorem nawigacji i bombardowania w Ośrodku Doskonalenia Bojowego Załóg Bombowych w. Bramcote (obok m. Nuneaton). 27.XI.1941 r. po mianowaniu kapitanem, otrzymał rozkaz zameldowania się na lotnisku Stradishall u angielskiego dowódcy 138 Sqdn. Tworzył się tam zalążek przyszłego polskiego dywizjonu zadań specjalnych — mającego za zadanie zrzuty



Antoni Voellnagel

ludzi i broni dla ruchów oporu w krajach okupowanych. Latał na czterosilnikowym samolocie Handley Page „Halifax" nad terytorium Polski i innych krajów. Zginął w nocy z 21 na 22 kwietnia 1942 r. w locie do Austrii obok miejscowości Durnbach obok Monachium — prawdopodobnie skutkiem oblodzenia samolotu. Ostatni swój lot odbył z załogą narodowościowo mieszaną: 6 Polaków i 2 Anglików.

Odznaczony: Srebrnym Krzyżem Virituti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Wyróżniony w roku 1941 rozkazem 1 Gr. Bomb. RAF za wzorową astronawigację w lotach bojowych. Urywki pamiętnika kpt. A. Voellnagela drukowane były w warszawskim tygodniku „Stolica" z 29.III.1959 r.

J. Kędz.



GDANSK

DNIA 10 grudnia ub. r. odbyła się narada drużynowych drużyn lotniczych ZHP, działaczy harcerstwa związanych z lotnictwem oraz przedstawicieli Aeroklubu Gdańskiego. W czasie narady podsumowano działalność referatu drużyn lotniczych Gdańskiej Komendy Chorągwi Harcerzy od 1957 roku do chwili obecnej oraz wytyczono kierunek działania na najbliższy okres. Obecnie w Komendzie Gdańskiej Chorągwi Harcerzy pracuje osiem harcerskich modelarni lotniczych oraz 14 drużyn lotniczych. Skupiają one 300 harcerzy-modelarzy, szybowników i skoczków spadochronowych.

Gdańscy harcerze-modelarze mają duże osiągnięcia sportowe — dwukrotnie zajęli pierwsze miejsca, tak indywidualnie jak i zespołowo, w turniejach drużyn lotniczych Głównej Kwatery Harcerzy ZHP. Szczep lotniczy Wzlot, jako drugi w Polsce, został wyróżniony „Skrzydłami Husarskimi" za bardzo dobre wyniki w pracy harcerskiej i lotniczej.

W 1964 roku przewiduje się wiele nowych i ciekawych form pracy, przy czym zorganizowane zostaną konkursy, zawody, turnieje oraz wystawy. (z)

LUBLIN

PIĘKNA, ale niemal bezwietrzna pogoda pierwszej listopadowej niedzieli pomieszała nieco szyki miłośnikom latawców. Przygotowane przez Aeroklub Lubelski, Związek Harcerstwa Polskiego i redakcję „Kuriera Lubelskiego" zawody latawców zgromadziły na starcie sporą grupę zawodników. Byli to w większości uczniowie lubelskich szkół średnich i podstawowych. Młodzi modelarze zaprezentowali różne rodzaje konstrukcji, poczynając od najprostszych — płaskich, a na skrzynkowych kończąc. Starty i punktację przeprowadzono też w dwóch klasach. Najlepszym latawcem w klasie latawców płaskich okazała się „Gwiazda", zbudowana przez 11-letniego Andrzeja Capa, która osiągnęła w przepisowym czasie wysokość 99 m. Wśród „skrzynkowców" zwyciężył Adam Grudziński. Jego „Kurier" wzniósł się na wysokość 47 m. Słabiutki wietrzyk uniemożliwił uzyskanie lepszych wyników.

Zawodom przewodził instr. modelarstwa AL — Mieczysław Opaliński, a dokładne pomiary wzlotów prowadzili teodolitami uczniowie technikum geodezyjno-drogowego w Lublinie.

Tadeusz Chwałczyk

BYDGOSZCZ

DNIA 30 listopada 1963 roku został zakończony sezon szkoleniowy w Aeroklubie Bydgoskim. Nowa struktura organizacyjna (połączenie Aeroklubu Bydgoskiego ze Szkołą Szybowcową w Fordonie) wykazała, że działalność większego ośrodka może być bardziej wydajna.

W pierwszym, eksperymentalnym bądź co bądź, sezonie wylatano na szybowcach 4 434 godziny. Jest to wynik lepszy aniżeli uzyskany w 1962 r. na lotniskach w Fordonie i Bydgoszczy. Notujemy również dalszy wzrost w osiągnięciach wyczynowych.

Uzyskano: 59 Srebrnych Odznak Szybowcowych,
69 warunków czasowych D1,
77 przewyższeń 1 000 m,
1 przewyższenie 3 000 m.

Nadano: 232 różne uprawnienia wyszkoleniowe, w tym:
61 uprawnień pilota szybowcowego II klasy,
65 uprawnień do wykonywania akrobacji podstawowej,
78 uprawnień do lotów wg przyrządów,
14 uprawnień do lotów wleczonych,
9 uprawnień do zabierania pasażerów.

Wykonano przelotów po trasach zamkniętych — 6 841 km, nawigowanych — 4 916 km i otwartych — 748 km. Ogółem suma przelecianych kilometrów wynosi 12 505.

Sekcja spadochronowa Aeroklubu Bydgoskiego wykonała zamierzone zadania w 100%. Sekcja samolotowa wylatała 1 510 godzin (planowane było 1 500 h).

Pierwszy rok pracy połączonych jednostek wydaje się wskazywać, iż zamierzone cele — ekonomizacja i usprawnienie latania — zostały osiągnięte. Zwiększyło się u nas bezpieczeństwo lotów. Stało to się dzięki możliwości wykorzystania kadry instruktorskiej, zależnie od aktualnych potrzeb, na obu lotniskach.

Franciszek Gołata

POZNAŃ

„MAŁE Lotnictwo" na terenie m. Poznania ma swoją ustaloną markę, dzięki dobrym wynikom naszych wyczynowców w skali krajowej. Biorąc pod uwagę duże zainteresowanie młodzieży modelarstwem, Komisja Kół Lotniczych i Modelarstwa w porozumieniu z Wydziałami Oświaty Dzielnicowych Rad Narodowych zorganizowała w okresie ostatnich wakacji Kurs dla Instruktorów Kół Lotniczych i Modelarstwa Klasy III. Wykłady i zajęcia odbywały się w Ośrodku Modelarskim AP w Poznaniu. Program kursu przewidywał 25 godzin teoretycznych i 26 godzin zajęć praktycznych, których wysłuchało 20 uczestników, w tym 6 kobiet. Prowadzącymi wykłady i zajęcia praktycze byli: wiceprezes M. Czempliński, B. Wierzejewski, J. Bury i T. Kowal.

W czasie zajęć praktycznych budowano modele kartonowe, szybowce szkolne „Jaskółka" oraz latawce skrzynkowe. Modele te po oblataniu wzięły udział w zorganizowanych dla kursantów zawodach, w których zwyciężyła Helena Batkowska uzyskując łączną notę 245 p, przed Stefanem Bekerem 223 p. i Gabrielą Trojanowską 187 p. Uroczyste zakończenie Kursu nastąpiło w dniu 4 stycznia 1964 r., w czasie którego wiceprezes AP Mieczysław Czempiński wręczył absolwentom dyplomy i odznaki uprawniające do prowadzenia zajęć modelarskich. Miła pogawędka przy kawie i ciastkach na tematy przyszłej pracy nowych instruktorów z AP i szkołami zakończyła tak bardzo potrzebne szkolenie dla potrzeb politechnizacji szkół m. Poznania.

Komisja nosi się z zamiarem zorganizowania podobnego kursu dla nauczycieli szkół średnich i zawodowych w miesiącach marcu i kwietniu br.

★

W ramach uroczystości związanych z rocznicą Powstania Wielkopolskiego 1918/19 — Koło Seniorów Aeroklubu Poznańskiego zorganizowało w dniu 7 stycznia br. w Garnizonowym Klubie Oficerskim spotkanie towarzyskie. Liczne grono uczestników walk o wyzwolenie lotniska w Ławicy witało serdecznie przybyłego na spotkanie Dowódcę Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszka Kamińskiego oraz przedstawiciela Zarządu Okręgu ZBoWiD — Stachowiaka. Na spotkaniu obecni również byli członkowie Zarządu AP z nowym prezesem inż. Ludomirem Hołdowskim na czele. Przewodniczący Koła, Stanisław Wrembel po serdecznym powitaniu przybyłych podzielił się następnie wspomnieniami walk powstańczych sprzed 45 lat, kiedy to wielu seniorów lotnictwa wyzwalało lotnisko w Ławicy z rąk niemieckich, a następnie budowało zręby polskiego lotnictwa. Nadzwyczaj serdeczna atmosfera jaka panowała w czasie spotkania towarzyskiego — wypowiedzi gen. Kamińskiego i wielu seniorów na tematy ówczesnego i współczesnego lotnictwa — jest dowodem dobrej pracy i wynikiem działalności bardzo czynnego Koła Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Poznańskiego.

B. Wierzejewski

POROZMAWIAJMY O LOTNICZYM WYCHOWANIU

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

KAŻDY, komu sprawy lotnictwa leżą na sercu, a ma bliższy kontakt ze szkoleniem lotniczym, zwraca dziś uwagę na to, że: 1 — mamy za mało odpowiednich kandydatów na szkolenie lotnicze; 2 — wyszkolona lotniczo młodzież w sporym procencie odchodzi z aeroklubów.

Jakie są przyczyny tej niepokojącej sytuacji? Jak wskazuje obserwacja — zainteresowania młodzieży należy rozbudzać w wieku 11—14 lat. Klasa VIII jest granicą, po przekroczeniu której trudno jest przyciągnąć młodzież na stałe do jakiejś dziedziny. Potwierdzają to dane statystyczne, zbierane w przeciągu 3 lat w kilku modelarniach: z klas V, VI i VII zgłaszało się około 200 kandydatów, z klasy VIII — 20, zaś z IX, X i XI — dwóch! A w jakim wieku przeważnie przyciąga się młodzież do szkolenia lotniczego?

Aeroklub Warszawski podał swego czasu w „Skrzydlatej Polsce", że z trzech kolejnych obozów szybowcowych w Ciechanowie, liczących po dwadzieścia kilka osób, corocznie w klubie pozostawały 3—4 osoby. Równocześnie odbywały się kursy, z których przeszło 50% uczestników nie zerwało kontaktu z lotnictwem i uprawia trening. Była to młodzież uprzednio przygotowująca się do szkolenia praktycznego w drużynach harcerskich, co najmniej przez okres półroczny.

Fakty te prowadzą do prostego wniosku — lekarstwem na niewłaściwy stan rzeczy powinno być systematyczne rozwijanie zainteresowań lotniczych młodzieży poprzez działalność kół lotniczych.

Według sprawozdań, kół jest nawet sporo lecz rzeczywiście żywych kół lotniczych jest wciąż jeszcze za mało. Drugi poważny problem, to fakt, że koła lotnicze na ogół nie wiedzą, co robić.

Jak doprowadzić do tego, by kół była duża ilość i aby ich praca wychowywała i przygotowywała kandydatów do lotnictwa — to jest pytanie zasadnicze.

Aby znaleźć na nie odpowiedź — rozpatrzmy cztery zagadnienia: popularyzację lotnictwa w społeczeństwie, program zajęć w kołach lotniczych, metody pracy kół lotniczych oraz system organizacyjny kół lotniczych.

Ilość kandydatów na szkolenie lotnicze w ogromnym stopniu zależy od popularności lotnictwa wśród społeczeństwa. Na przykład w NRD, gdy w 1949 r. wznowiono po wojnie szkolenie szybowcowe — wystarczyło jednorazowe ogłoszenie w prasie, aby nadeszło 40-tysięcy zgłoszeń na kursy szybowcowe. U podłoża tego faktu leżała rozwinięta działalność lotnicza wśród młodzieży w Niemczech, w okresie przedwojennym i wojennym. W 1938 r. było tam 300 000 modelarzy.

U nas, w pierwszych latach po wojnie, do przeszło trzydziestu szkół szybowcowych — też kandydatów nie brakło. Zawdzięczaliśmy to wieloletniej, masowej pracy LOPP, która miała setki modelarni, tysiące kół i kilka milionów członków, a następnie szybko rozwijającej się Lidze Lotniczej.

Warto zwrócić uwagę na niektóre osiągnięcia LOPP. Na przykład w okresie „challenge'ów" tytułowe strony wszystkich dzienników zajęte były przez dość szczegółowe sprawozdania z przebiegu każdego dnia zawodów. A dziś? Zwycięstwo w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii — zwycięstwo na taką samą skalę jak sukces Żwirki i Wigury czy Bajana — było skwitowane przez prasę codzienną kilkoma notatkami o znikomej objętości. O naszych osiągnięciach, o naszych konstrukcjach, o naszym eksporcie lotniczym prasa podaje niewiele i zbyt ogólnikowo; a nie są to przecież sprawy stanowiące tajemnicę państwową.

Aeroklub PRL i Inspektorat Lotnictwa WP winny wpłynąć na zmianę sytuacji i uzyskać od odpowiednich władz miejsce dla wiadomości o lotnictwie w prasie codziennej i tygodniowej, radiu i telewizji. Oczywiście, potrzebne jest systematyczne wydawanie specjalnego biuletynu prasowego Aeroklubu PRL. Nie może się powtórzyć taka sytuacja, jak w okresie mistrzostw w Kolonii — że Aeroklub PRL nie potrafił udzielić żadnych świeżych informacji, gdyż sam dowiadywał się ostatni.

Specjalną uwagę należy zwrócić na kronikę filmową, radio i telewizję, których oddziaływanie na społeczeństwo jest znacznie silniejsze, niż prasy.

Lecz czy istnieje stały program docierania do społeczeństwa z tematyką lotniczą za pomocą wyżej wymienionych środków? To jednak nie wszystkie możliwości.

Czy mamy lotnicze książeczki dla dzieci? Czy są w sprzedaży pocztówki lotnicze — fotografie naszych samolotów i szybowców? A lotnicze etykiety na zapałkach, lotnicze chusteczki na głowę, czy serie lotniczych obrazków wewnątrz opakowań czekolady?

Większość wymienionych imprez nie wymaga nakładów finansowych. Wymaga zaplanowania, uzgodnienia, zaproponowania, znalezienia realizatorów, np. spółdzielni czy przedsiębiorstw, które zobaczą w tym imprezę przynoszącą dochód.

Popularyzacja lotnictwa wśród społeczeństwa, a wśród młodzieży w szczególności — to niekonecznie kosztowna propaganda. Sięgnijmy do przykładów:

Można wydać afisz z sylwetką szybowca i napisem: „Zostań lotnikiem", „Szybowcowe Mistrzostwa Świata" czy „Święto Lotnictwa" — w nakładzie 20 000 egzemplarzy i za cenę co najmniej 30 000 zł — lecz pożytek z tego nie będzie zbyt duży.

A można też, jak to od kilku lat czynią każdej jesieni gdańscy harcerze wraz z Aeroklubem Gdańskim i miejscową prasą — urządzić zawody latawców. W zawodach takich brało udział każdorazowo kilkaset latawców, czyli kilkaset dzieci nauczyło się budować latawce, zaś imprezie przypatrywało się kilkanaście tysięcy widzów — biorąc w niej czynny udział emocjonalny. A koszt zawodów? Tylko 3 tysiące złotych na nagrody i odznaki dla uczestników zawodów. Oczywiście, należy właściwie wykorzystać takie imprezy i udzielać podczas nich informacji o zapisywaniu do szkół lotniczych i na szkolenie lotnicze.

Warto też przypomnieć uwagę sprawozdawcy z kosztownej wystawy lotniczej w Łodzi w 1960 r; nikt z młodzieży oglądającej wystawę nie wiedział, jak się dostać na szkolenie lotnicze i mało kto wiedział, że w Łodzi istnieje aeroklub. Podobnie — Wystawy Przemysłu Lotniczego w Warszawie czy wystawy śmigłowców przed Muzeum Techniki — APRL nie wykorzystał dla propagandy szkolenia lotniczego.

Jakie wnioski należy wyciągnąć z dotychczasowej polityki? Afisze i kosztowne imprezy dają często słaby efekt, gdyż mimo haseł „zostań lotnikiem" — przeważnie nie wskazują drogi do szkolenia lotniczego. Ponadto często są organizowane bez liczenia się z psychiką młodzieży.



Samolot odrzutowy na ulicznej wystawie to atrakcja nie lada. Można nie tylko pooglądać, ale i pomacać. Foto: J. Piątek

Rozbudzenie zainteresowań lotnictwem wymaga dania przeżycia przez umożliwienie wzięcia czynnego udziału w imprezie, będącej np. próbą sił.

Trzeba przeto organizować systematyczne imprezy popularyzujące lotnictwo wśród młodzieży. Mogą to być zawody latawców, kartonówek, balonów z bibułki, zgaduj-zgadule itp. Warto też uwzględnić pewne prawo socjologiczno-psychologiczne, rządzące społeczeństwem. Jeśli jakaś impreza powtarza się systematycznie co roku, o tej samej porze, to bez ogromnej akcji propagandowej społeczeństwo wie o tej imprezie i na nią czeka, a ponadto, gdy stanie się tradycyjną — ceni i szanuje. Stąd wniosek, że kalendarzyk tych imprez musi być co roku taki sam.

Kto ma realizować owe Akcje Popularyzacji Lotnictwa i jakimi środkami?

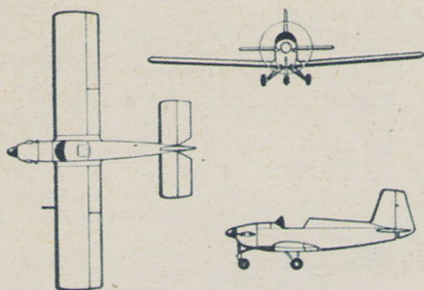
Od kilku lat harcerstwo prowadzi zawody latawców i zawody balonów na 1 Maja — jako imprezy wojewódzkie lub miejskie. Również powodzeniem cieszą się zawody korespondencyjne, z których najlepiej wypadły zawody kartonówek, z powodu dostarczenia uczestnikom materiałów do budowy modeli w postaci specjalnego numeru „Małego Modelarza".

Akcje Popularyzacji Lotnictwa w postaci zawodów najprostszych modeli latających należy organizować równocześnie centralnie — jako korespondencyjne — za pomocą prasy lotniczej i młodzieżowej, radia i telewizji oraz lokalnie powinny je organizować aerokluby regionalne i miejscowe władze harcerskie oraz koła lotnicze. ZHP i Aeroklub PRL przyjęły stały terminarz dorocznych akcji popularyzacji. Zawiera on zawody latawców (październik), dzień otwartych lotnisk (12. X.), zawody kartonówek (grudzień, styczeń), zawody modeli sylwetkowych (marzec), balony na 1 Maja oraz samoloty na obozach młodzieżowych (lipiec, sierpień).

Pierwszy „poważny" kontakt z lotnictwem. Możliwość wyżycia się młodych konstruktorów. Zdrowa rywalizacja sportowa. Wszystkie te elementy zawierają zawody latawców organizowane przez aerokluby. Oby takich zawodów było jak najwięcej. Foto: Z. Franckiewicz



SAMOLOT SPORTOWY ChAI—19 ● ZSRR



STUDENCI Charkowskiego Instytutu Lotniczego już od lat, tradycyjnie zajmują się samodzielną budową samolotów według własnych projektów. Niektóre z typów ChAI były nawet przyjęte do seryjnej produkcji przez przemysł, jak np. komunikacyjny ChAI — 1 w latach trzydziestych, wywiadowczy ChAI — 5 (R-10) i inne. Ostatnim osiągnięciem ChAI jest lekki jednomiejscowy samolot sportowy ChAI — 19 zbudowany przez zespół pod kierunkiem W. Reszetnikowa w 1962 r.

ChAI — 19 jest jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej. Skrzydła dwudzielne prostokątne o stałym profilu. Konstrukcja dwudźwigarowa. Nosek skrzydła kryty sklejką, pozostała część płótnem. Skrzydła mają oprócz lotek również klapy wyporowe do lądowania, uzupełnione klapą pod kadłubem.

Kadłub o przekroju prostokątnym z zaokrąglonym grzbietem — konstrukcja ramowa, kryta sklejką. Nad płatem mieści się odkryta kabina pilota, wyposażona w wiatrochron.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie kierunku trapezowe. Usterzenie wysokości prostokątne. Stateczniki kryte sklejką, stery niewyważone — płótnem.

Podwozie trójkołowe, stałe. Zespoły główne trójgoleniowe. Amortyzatory gumowe. Przednie koło sterowane.

Do napędu samolotu służy chłodzony powietrzem dwucylindrowy silnik płaski typu M-61-K o mocy 30,5 KM, przebudowany z silnika motocyklowego.

Ciekawostką jest zastosowanie drewnianego śmigła o czterech łopatach.

Zbiornik paliwa umieszczono w kadłubie za przegrodą ogniową. (JŚ)

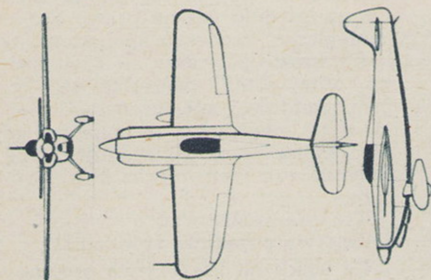
DANE TECHNICZNE

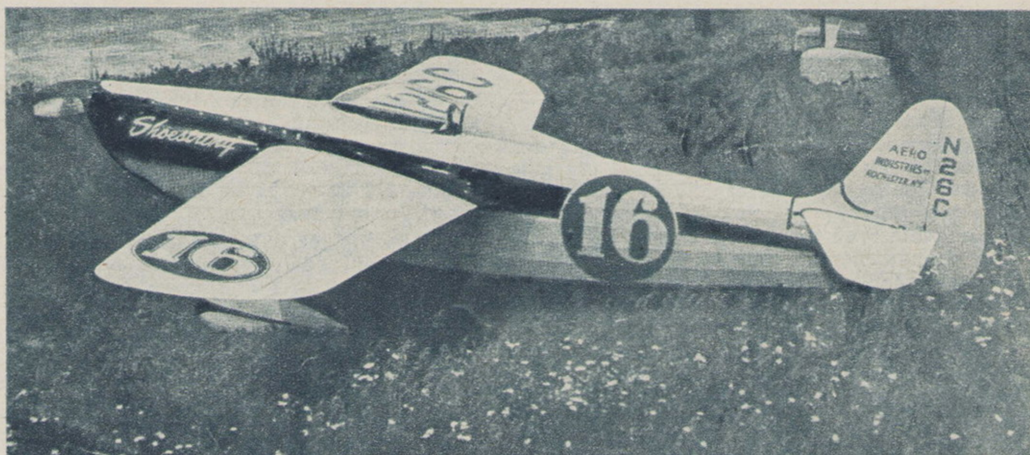
Wymiary: Rozpiętość — 7,5 m, długość — 5,2 m, wysokość — 2,1 m, pow. nośna — 9,5 m², wydłużenie — 6.

Ciężary: Ciężar własny — 200 kG, ciężar całkowity — 312 kG, obciążenie pow. — 32,8 kG/m².

Osiągi: Prędkość max. — 140 km/h, przelotowa — 100 km/h, lądowania — 60 km/h, wznoszenie — 2,5 m/sek, pułap — 2 000 m, zasięg — 600 km, rozbieg — 220 m, dobieg — 120 m.

SAMOLOT WYŚCIGOWY „SHOESTRING" ● USA





PRZED laty były rozgrywane w Stanach Zjednoczonych AP zawody małych samolotów konstruowanych i budowanych najczęściej przez amatorów lub niewielkie wytwórnie. Koronną konkurencją tych zawodów był wyścig samolotów o puchar zakładów Goodyear na bazie 3,2 km wytyczonej pylonami, rozgrywany z okazji centralnych pokazów lotniczych w Miami na Florydzie lub w Cleveland. Szereg wypadków spowodował w następstwie ograniczenie liczby tych zawodów.

Jednym z najlepszych samolotów wyścigowych był (latający do dzisiaj) „Shoestring" skonstruowany przez Rodneya Kreimendahla i zbudowany w 1950 roku w małej wytwórni „Mercury Air". Na samolocie tym pilot Bob Downey uzyskiwał średnie prędkości na trasie dziesięciu okrążeń bazy rzędu 290 km/h. Były to bardzo dobre wyniki na zawodach.

Samolot „Shoestring" jest jednomiejscowym średniopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat odejmowany do transportu, drewniany z pokryciem sklejkowym. Lotki różnicowe, klap — brak.

Kadłub spawany z rurek stalowych pokryty częściową blachą duralową i płótnem. Kabina zakryta odejmowaną osłoną ze szkła organicznego wtopioną w owiewkę głowy pilota.

Usterzenie klasyczne, odejmowane do transportu. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym.

Podwozie stałe, dwukołowe z płozą tylną. Koła głównie starannie osłonięte dużymi owiewkami wykonanymi z tworzywa sztucznego.

Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy silnik Continental o mocy 85 KM; śmigło dwułopatowe — metalowe. Zapas paliwa (do startu w zawodach) wystarczał na pół godziny lotu.

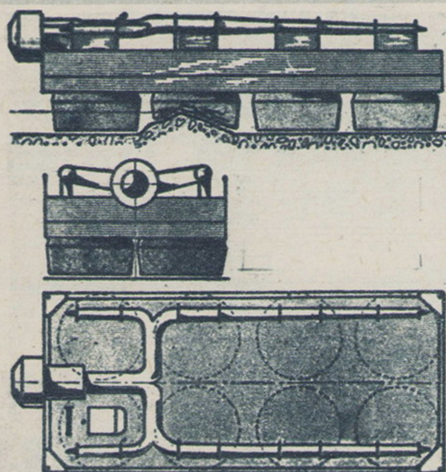
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 5,20 m, długość — 5,00 m, szerokość — 1,65 m.

Ciężary: Brak danych.

Osiągi: Prędkość max. — 307 km/h, prędkość przeciągnięcia — 120 km/h.

PODUSZKOWIEC POWIETRZNY BC—4 „TERRAPLANE" ● FRANCJA



ZAKŁADY Bertin zbudowały w 1962 roku pierwszy francuski poduszkowiec „Terraplane" będący studium wstępnym do opracowywanego projektu dużego poduszkowca przeznaczonego do przewozu 140 osób. „Terraplane" został skonstuowany przez inż. P. Guienne, a prace nad poduszkowcem prowadzono od 1957 roku.

BC-4 jest poduszkowcem doświadczalnym konstrukcji metalowej ze stopów lekkich. Powietrze tłoczone przez silnik turboodrzutowy Turbomeca „Marboré — II" wypływa ośmioma rękawami o średnicy 1,55 m i wysokości 0,55 m wykonanymi z tkaniny laminowanej. Taki system poduszek powietrznych ma zdaniem konstruktora zwiększać sprawność urządzenia oraz rozwiązać zagadnienie samostateczności pojazdu. Wielkość płyty nośnej 3,3 x 7,5 m.

Silnik turboodrzutowy jest umieszczony na osi poduszkowca, miejsce kierowcy znajduje się z lewej strony silnika. Podczas prób poduszkowiec BC-4 „Terraplane" z łatwością przewoził samochód ciężarowy ważący 1 500 kG oraz wykazywał doskonałą stateczność. Pomiary wykazały, że „Terraplane" o ciężarze w locie 3 500 kG przy pracy czterech dysz (rękawów) uzyskiwał wysokość zawisu 1,5 cm, a przy ośmiu dyszach — 3,2 cm. Obecnie poduszkowiec BC-4 „Terraplane" przechodzi dalsze próby ze zmienionymi kanałami rozprowadzającymi tłoczone powietrze oraz tłumikiem uciszającym pracę silnika. (X)

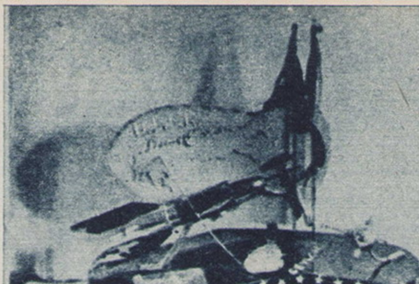
DANE TECHNICZNE

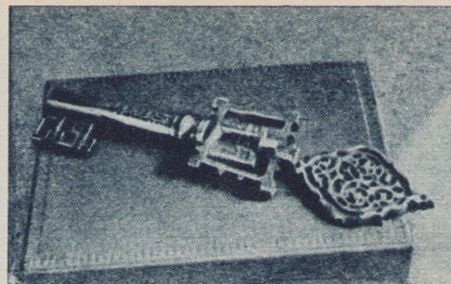
Wymiary: Długość — 7,80 m, szerokość — 3,30 m, wysokość — 2,20 m.

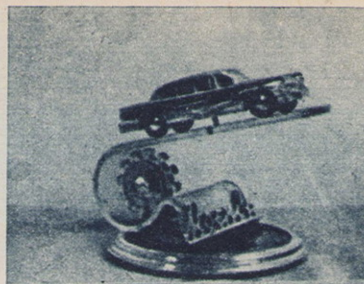
Ciężary: Ciężar własny — 1 500 kG, ciężar ładunku — 2 000 kG, ciężar całkowity — 3 500 kG.

Osiągi: Wysokość zawisu (max.) — 0,15 m.









ECHO KOSMICZNYCH STARTÓW

Agencja Nowosti dla „Skrzydlatej Polski"







Na zdjęciach obok: Listy i przedmioty pamiątkowe, które zostały przysłane kosmonautom radzieckim z różnych zakątków świata.

W jedenastym numerze (1963 r.) miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika" sporo miejsca poświęcono omówieniu listów otrzymywanych przez kosmonautów radzieckich.

Listy te napływają z wielu państw i kontynentów. Ale nie to jest najważniejsze. Ważne jest to, że treść ich odzwierciedla siłę oddziaływania sukcesów narodu radzieckiego w dziedzinie opanowywania Kosmosu na świadomość ludzi. W pewnej miejscowości położonej w Arabii Południowej dzień, w którym otrzymano tam list od Hermana Titowa i zdjęcie z jego autografem, obchodzony jest rokrocznie jako wielkie święto; przebywający w więzieniu komunista japoński pisze w liście do Jurija Gagarina: „Skoro ludzie radzieccy zaczęli już wysyłać statki kosmiczne z człowiekiem na pokładzie to znaczy, że kapitalizm długo się już nie utrzyma". Oto jak ludzie odczuli kosmiczny triumf narodu radzieckiego, nazwany przez woronieżskiego murarza w liście do Gagarina „nowym wystrzałem Aurory".

Począwszy od 12 kwietnia 1961 r. pod adresem KC KPZR, rządu radzieckiego i pilotów-kosmonautów nadeszło już 156 320 „kosmicznych" listów i depesz. Gdyby każdy z kosmonautów pisał w odpowiedzi pięć listów dziennie, to nawet siedmiu lat nie starczyłoby im na załatwienie korespondencji. Dlatego też skorzystali oni z uprzejmości redakcji „Awiacji i Kosmonawtiki" i na łamach tego miesięcznika podziękowali serdecznie wszystkim swoim korespondentom za nadesłane im gratulacje i życzenia.

A oto fragmenty niektórych listów.

„Wrota w Kosmos otwarte zostały w przeddzień 91 rocznicy urodzin W. I. Lenina. Niech więc ten pierwszy lot nazywa się leninowskim" — proponuje A. Dielibant z ukraińskiego miasta Smieła.

E. Sołowiej, członek KPZR od 1905 r., pisze: „Jestem szczęśliwa, że dożyłam tak wspaniałych czasów. 12 kwietnia 1961 r. byłam tak wzruszona i szczęśliwa, jak na II Zjeździe Rad w 1917 r., gdy Wielki Lenin z trybuny w Smolnym ogłosił zwycięstwo narodu i władzy radzieckiej".

Mirosław Iwanow z Pragi przysłał J. Gagarinowi swoją książkę zatytułowaną „Lenin w Pradze". „Napisałem ją — wspomina autor — aby chociaż w części wyrazić miłość i wdzięczność jaką żywi naród czechosłowacki do Związku Radzieckiego i W. I. Lenina. Jest to równocześnie wyraz mojej osobistej bezgranicznej miłości i szacunku dla Włodzimierza Iljicza.

Jugosłowianin Mirko Szimpraga pisze: „My wiemy, że sukces ten był możliwy dzięki rozwojowi nauki i techniki radzieckiej, dzięki wysiłkom radzieckich robotników, inżynierów i techników, a ściślej mówiąc dzięki radzieckiemu ustrojowi socjalistycznemu. Jest to wspaniały dowód wyższości socjalizmu nad kapitalizmem..."

Potężny huk radzieckich rakiet kosmicznych odbił się głośnym echem na całej kuli ziemskiej. Oto wzruszający list Hiszpana, który w obawie przed policją frankistowską zmuszony jest posługiwać się jedynie inicjałami.

„Do towarzysza Jurija Aleksiejewicza Gagarina!

Zmuszony byłem jechać 300 kilometrów i przekroczyć granicę sąsiadującej z nami Francji, aby móc wysłać do ciebie ten list z gratulacjami od organizacji Komunistycznej Partii Hiszpanii w mieście Lerida.

Jestem przekonany, towarzyszu Gagarin, że gdyby wszyscy robotnicy hiszpańscy mieli taką okazję jak ja to otrzymałbyś 10 000 000 listów, albowiem zarówno rzemieślnicy jak i studenci, prości i kwalifikowani robotnicy — wszyscy, który utrzymują się z nędznych zarobków przesłaliby Tobie szczere gratulacje i życzenia.

Z wielką satysfakcją będziemy umacniać nasze szeregi w nadziei na lepsze jutro.

Niech żyje Partia Komunistyczna!
Niech żyje ZSRR!

M. P. S.
Hiszpania, Lerida

W artykule zatytułowanym „Prawda zabija fałsz" mowa jest o bezpłodnych wysiłkach propagandy burżuazyjnej usiłującej pomniejszyć znaczenie sukcesów ZSRR w dziedzinie opanowania Kosmosu. Wkrótce po wystrzeleniu pierwszego sputnika John Foster Dulles zapytał Billa Hearsta:

— Dlaczego twoje gazety, Bill, narobiły tyle szumu wokół tego kawałka żelaza w niebie?

— Ten kawałek żelaza — odpowiedział amerykański „król prasy" — wprowadził przełom w dziejach ludzkości na długie stulecia...

Tym razem Hearst powiedział prawdę. Wystrzałem w Kosmos Kraj Rad zapoczątkował nową erę w dziejach ludzkości.

„Tylko ślepy może nie widzieć zdumiewających wyników osiągniętych przez Związek Radziecki w różnych dziedzinach" — pisze w liście do kosmonautów amerykański robotnik Paul Ramos. I szczególnie cieszy go, że wszystko to służy sprawie pokoju. Tego samego zdania jest obywatelka USA Anna Shiring. Pisze ona:

„Brawo, Jurij Gagarin!

Zwycięstwo narodu radzieckiego jest zarazem zwycięstwem całego świata. Niech Wasz czyn stanie się początkiem prawdziwego pokoju na świecie".

Szeleszczą kartki miesięcznika... Przed oczami przewijają się dziesiątki listów, zdjęć ilustracji... Oto podarki dla kosmonautów z NRD, Czechosłowacji, Bułgarii, Węgier, Polski, z dalekiej bohaterskiej Wyspy Wolności... Bułgarka Rima Stomienkowa przysłała Gagarinowi swoje zdjęcie z czterema synami — pilotami wojskowymi pierwszej klasy. Piloci chcieliby polecieć w Kosmos. Matka popiera ich zamiar.

Nawiasem mówiąc, chętnych do lotu w Kosmos jest ogromnie dużo. „Mam 46 lat, jestem zdrowy, uprawiam sport — pisze do Pawła Popowicza Kanadyjczyk M. Cousins. Jestem gotów przejść każdy trenig, a następnie polecieć w Kosmos sam lub jako członek załogi".

Trudno wyrazić wszystko, co zawiera treść tych niezwykłych listów. Cieszą nas osiągnięcia Kraju Rad, który utorował ludzkości drogę ku gwiazdom.

E. TIELIEGIN



Mgr inż.
ANDRZEJ MARKS



Z prawej: Nowoczesny samolot naddźwiękowy polskiego lotnictwa wojskowego. Foto: J. Szymański

FALA UDERZENIOWA

Osiągnięcie i przekroczenie przez samoloty prędkości dźwięku spowodowało pojawienie się nieistniejącego uprzednio problemu — problemu fali uderzeniowej i jej oddziaływania zarówno na samolot jak i na jego otoczenie. Jak wiadomo konstruktorom udało się przezwyciężyć niebezpieczeństwa które to zjawisko stanowiło dla samolotów, aczkolwiek nie obeszło się bez katastrof i ofiar. Obecnie samoloty o specjalnej konstrukcji mogą więc z łatwością poruszać się z prędkością większą od prędkości dźwięku.

O wiele gorzej przedstawia się sprawa oddziaływania fali uderzeniowej na powierzchnię gruntu. Jest ona bowiem nie tylko uciążliwa dla mieszkańców dużych obszarów Ziemi ze względu na powodowany przez nią silny huk, ale jest także niebezpieczna, gdyż może wywoływać efekty niszczące. Niestety nie można tego uniknąć. W związku z tym do miary poważnego problemu urosło zbadanie zjawiska i określenie w jakich warunkach jego oddziaływanie na Ziemię będzie najmniej szkodliwe.

Powstawanie fali uderzeniowej najprościej objaśnia rysunek 1. Jeżeli źródło dźwięku jest nieruchome, to wytwarzane przez nie fale dźwiękowe rozchodzić się będą dookładnie koncentrycznie wokół niego przy czym kolejne koła na rysunku obrazują właśnie kolejne czoła fal dźwiękowych (miejsca maksymalnego ciśnienia), a ich środki odpowiadające kolejne położenia źródła dźwięków. Jeżeli źródło dźwięków zacznie się poruszać obraz sytuacji ulegnie zmianie, gdyż poszczególne fale nie będą już koncentryczne względem siebie. Pamiętać przy tym należy, że im szybszy jest ruch samolotu tym silniejsze zaburzenia falowe, a więc i dźwięk on wytwarza. Szczególnie drastyczną postać przybiera zjawisko wtedy, gdy prędkość źródła dźwieku stanie sie równa prędkości dźwięku, gdyż wówczas wcześniej powstałe zaburzenie falowe wędruje wraz ze źródłem dźwięku nakładając się na kolejno powstające zaburzenia. Tym samym amplituda tych zaburzeń w miejscu ich powstawania staje się większa niż w przypadku nieruchomego, lub powoli poruszającego się źródła dźwięku. W ten sposób na przedmiocie poruszającym się w atmosferze z prędkością dźwięku powstaje fala uderzeniowa.

Fala uderzeniowa powstaje także wtedy, gdy źródło dźwięków porusza się szybciej od dźwięku, gdyż wówczas wytwarza się taka sytuacja, że występują miejsca przecięcia się czół kolejno powstających zaburzeń. W tych miejscach następuje wzrost amplitudy zaburzeń, a więc powstaje fala uderzeniowa.

W przypadku samolotu lecącego ściśle z prędkością dźwięku czoło fali uderzeniowej rozchodzić się będzie w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku lotu samolotu. Taki lot samolotu nie jest jednak możliwy ze względu na olbrzymie opory ruchu i narastanie drgań konstrukcji samolotu. Z tego względu normalnie możliwy jest tylko lot z prędkością większą. Wówczas czoło fali uderzeniowej rozchodzi się na powierzchni stożka, którego wierzchołkiem jest aktualna pozycja samolotu. Kąt „m" (rys. 2) między osią stożka, a jego tworzącą oblicza się ze stosunku prędkości dźwięku do prędkości samolotu. Dla prędkości M=1,1 wynosi on 65°, M=1,2 — 56°, M=1,5— 42°, M=2,0 — 30°, M=3,0 — 19°. Na powierzchni tego stożka jest słyszalny charakterystyczny huk wywołany gwałtownym skokiem ciśnienia (rozchodzący się dźwięk powoduje bowiem zmiany ciśnienia w ośrodku w którym się przemieszcza).

Ponieważ czoło fali uderzeniowej wytwarzanej przez samolot lecący z prędkością ponaddźwiękową ma postać stożka, więc w przypadku samolotu lecącego poziomo przecina się ono z powierzchnią Ziemi wzdłuż hiperboli (rys. 3). Wzdłuż tej hiperboli jest słyszalny silny huk wytwarzany przez falę uderzeniową. Może on być także słyszalny wewnątrz niej, ale nigdy na zewnątrz. Siła huku lub używając łatwiej mierzalnej wartości, skok ciśnienia (a więc i ewentualny efekt niszczący) zależą oczywiście od wysokości na jakiej porusza się samolot (rys. 4).

Jeżeli skok ciśnienia nie jest o wiele mniejszy niż 1,5 kg/m², to jest on wyraźnie słyszalny. Skok ciśnienia w granicach od 1,5 do 5,0 kg/m² znajduje się jeszcze w granicach tolerancji ale powoduje już bardzo silny huk. Skok ciśnienia większy niż 5,0 kg/m² wywołuje już działanie niszczące wygniatając na przykład szyby z okien. Na podstawie tych liczb widać jaką wysokość lotu można przyjąć za dopuszczalną. Według obecnych poglądów w przypadku lotu poziomego nie powinna ona być niższa niż 20 000 m.

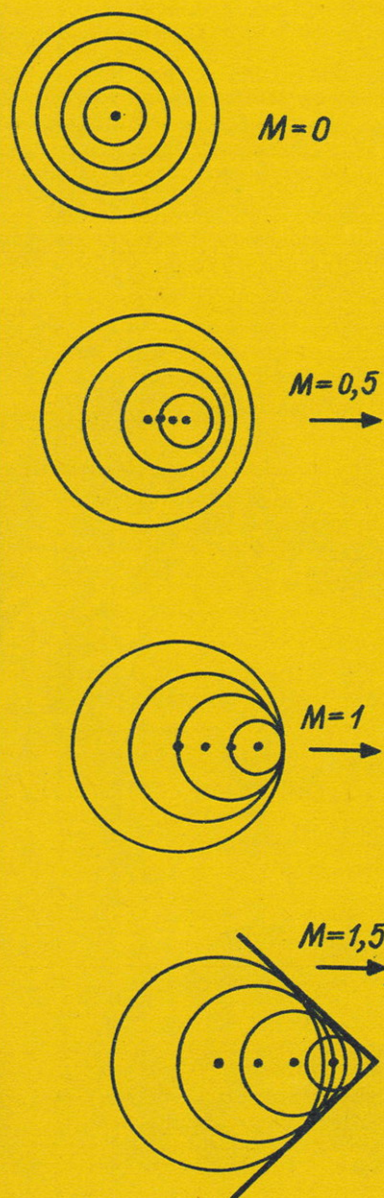
Jak widać z tego wykresu intensywność fali uderzeniowej zależy także od prędkości lotu i dla prędkości M=3 jest o około 40% większa niż dla prędkości M = 1,2, a dla prędkości M=2 o około 20% większa niż dla prędkości M=1,2.

Zależeć ona także będzie od długości samolotu, gdyż fala uderzeniowa powstaje nie tylko na jego przodzie, ale także na usterzeniu, krawędzi natarcia płatów, osłonie kabiny itd. Powyższy wykres obliczony więc został dla długości samolotu wynoszącej 60 m. Dla samolotu o długości 30 m fala uderzeniowa będzie słabsza o około 170%, a dla samolotu długiego 15 m o około 300%. Przyczynę tego efektu wyjaśnia rysunek obrazujący zmiany ciśnienia wywoływane przez samolot lecący z prędkością naddźwiękową. Widać, że im samolot jest dłuższy tym amplituda między maksimum i minimum ciśnienia będzie większa (rys. 5). Oczywiście odgrywa także rolę rozpiętość samolotu dlatego, że zależy od niej moc wytwarzanego zaburzenia falowego.

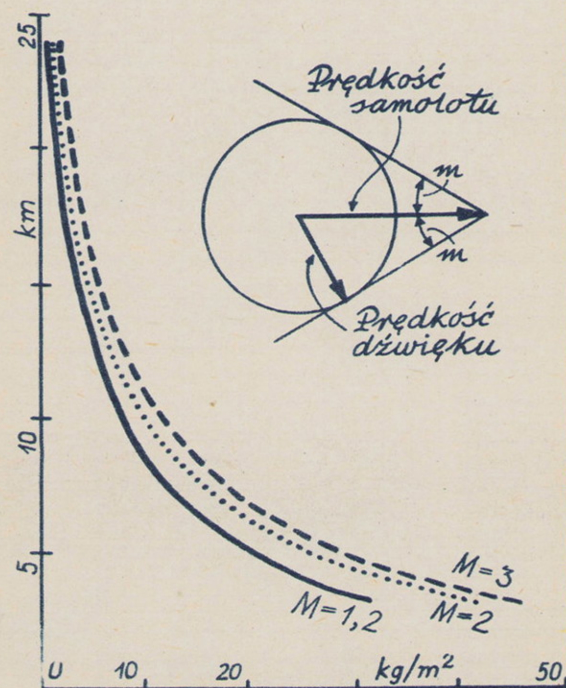
Drogę, którą fala uderzeniowa od samolotu przebywa do obserwatora obrazuje rysunek 6.

Na rozchodzenie się fali uderzeniowej wywierają także wpływ czynniki meteorologiczne: wiatr, temperatura, ciśnienie powietrza itd. Wiatr wiejący z tyłu samolotu powoduje rozszerzenie się stożka tworzonego przez czoło fali uderzeniowej, wiatr z przodu — jego zwężenie. Wpływ zmiany ciśnienia wynika stąd, że prędkość dźwięku jest mniejsza w rozrzedzonym powietrzu. Na przykład na wysokości 12 000 m prędkość dźwięku jest mniejsza o niebagatelną wielkość około 160 km/h w porównaniu z prędkością na poziomie morza. Wskutek tego tworząca stożka tworzonego przez czoło fali uderzeniowej bynajmniej nie jest prosta, ale ma postać taką jak na rysunku 7.

Na rozchodzenie się fali uderzeniowej wywiera oczywiście wpływ także kierunek lotu samolotu a

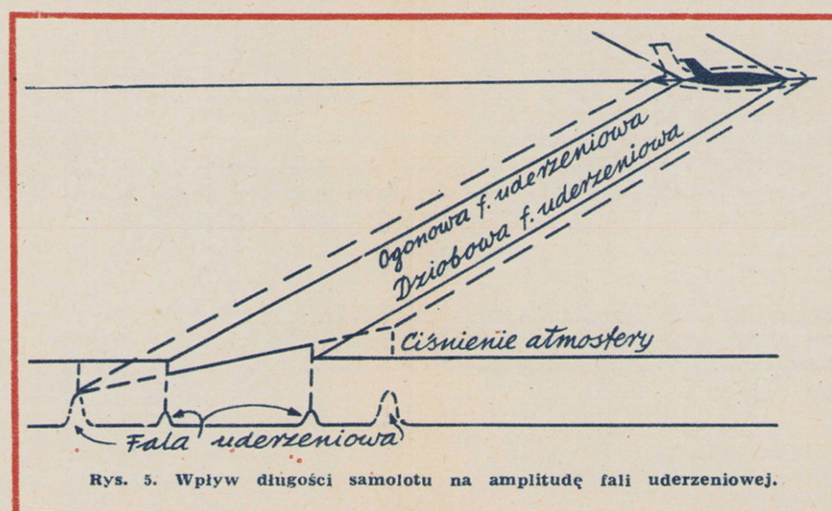


Rys. 1. Powstawanie fali uderzeniowej.

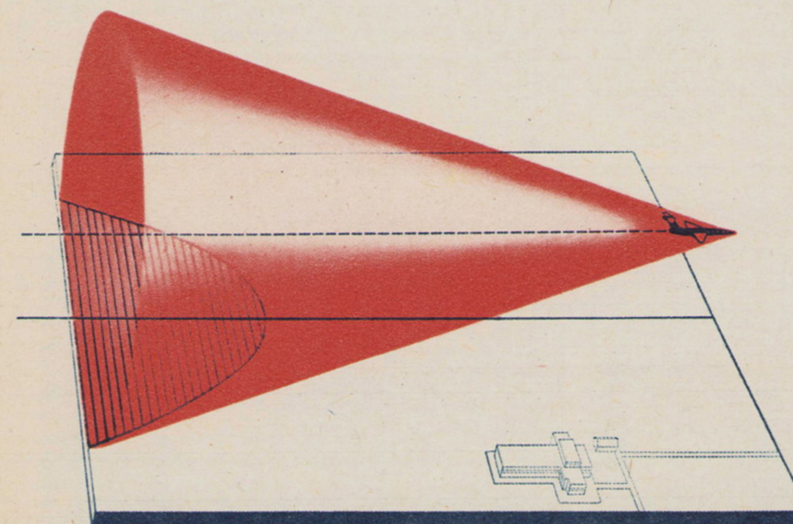


U góry: Rys. 2. Rozwartość stożka tworzonego przez czoło fali uderzeniowej.

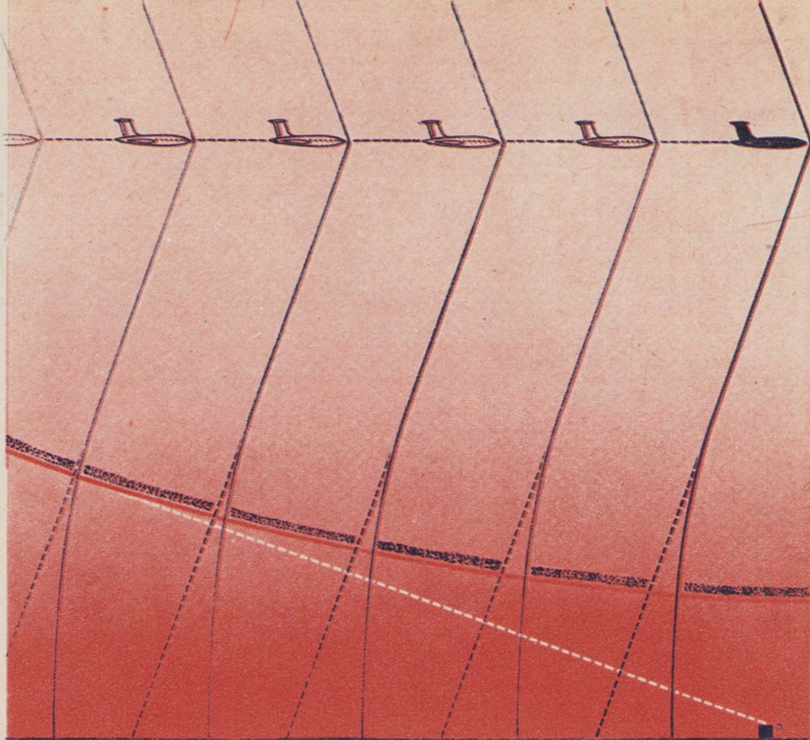
U dołu: Rys. 4. Ciśnienie fali uderzeniowej na powierzchnię Ziemi w zależności od prędkości i wysokości lotu.



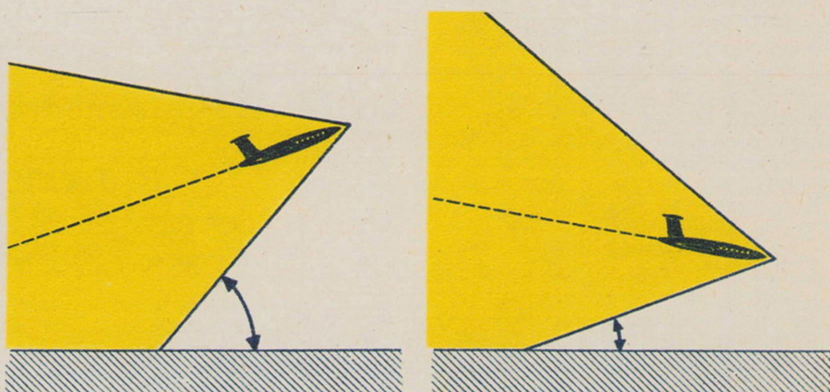
Rys. 5. Wpływ długości samolotu na amplitudę fali uderzeniowej.



Rys. 3. Zetknięcie się fali uderzeniowej wytwarzanej przez samolot lecący z prędkością naddźwiękową — z Ziemią.



Rys. 7. Zakrzywienie tworzącej stożka utworzonego przez czoło fali uderzeniowej wskutek wzrostu gęstości atmosfery w jej dolnych warstwach.

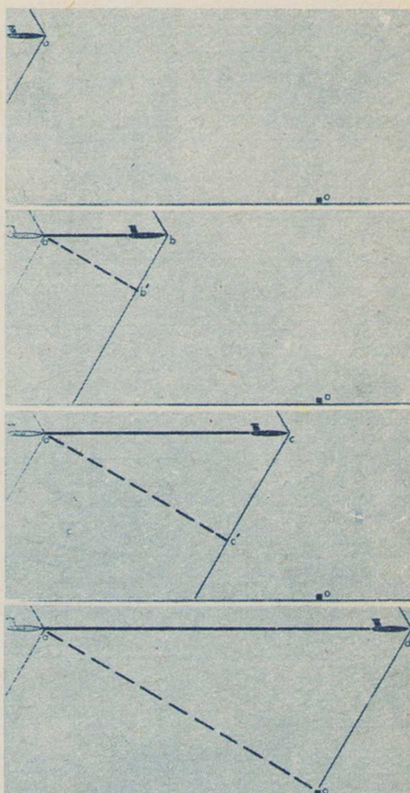


Rys. 8. Wpływ nachylenia toru lotu na rozchodzenie się fali uderzeniowej.

szczególnie to czy się on wznosi czy też obniża (rys. 8).

Zjawisko powstawania fali uderzeniowej i jej rozchodzenie się nie jest więc bynajmniej proste i często spotykamy się z nieprzewidzianymi efektami na przykład wybijania szyb w zabudowaniach oddalonych o wiele nawet kilometrów od miejsca przelotu samolotu z prędkością ponaddźwiękową, przy równoczesnym słabszym oddziaływaniu fali uderzeniowej w odległościach mniejszych. Dlatego obecnie, gdy samoloty ponaddźwiękowe przestały już być niezwykłym ewenementem technicznym, badanie tych zjawisk nabrało dużego znaczenia. Dopóki jednak prędkość ponaddźwiękową osiągają tylko samoloty wojskowe można względnie łatwo kontrolować związane z tym niedogodności dla mieszkańców Ziemi wybierając na miejsca ćwiczeń okolice bezludne. Jednak i wtedy pamiętać należy o tym, że zasięg fali uderzeniowej jest bardzo duży. Na przykład dla myśliwca lecącego z prędkością M=2 na wysokości 20 km jest on taki jak na rysunku 9.

O wiele drastyczniej wyglądać jednak będzie sprawa gdy do użytku wejdą naddźwiękowe samoloty komunikacyjne tym bardziej, że z reguły będą to maszyny o bardzo dużych rozmiarach. Wówczas jedyne realne rozwiązanie stanowić będzie przechodzenie do lotu naddźwiękowego dopiero na bardzo dużej wysokości. W przeciwnym razie mielibyśmy bowiem do czynienia (wzdłuż szlaków przelotów tych samolotów) ze zjawiskami dźwiękowymi o natężeniu uciążliwym dla mieszkańców.



Wyżej: Rys. 6. Droga fali uderzeniowej od samolotu do obserwatora.

Niżej: Rys. 9. Ciśnienie fali uderzeniowej wytwarzanej przez myśliwiec lecący z prędkością M = 2 na różnych wysokościach



NA TROPACH PRAWDZIWEJ

BYŁEM w CAMŁ

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Korespondencja własna z Moskwy

MUSZĘ od razu powiedzieć, że jechałem do CAMŁ z bardzo mieszanymi uczuciami. Z jednej strony — wiedziałem. że Ośrodek ten istnieje już 32 lata (a to przecież o czymś świadczy), z drugiej zaś — zbyt dobrze znałem nieświetny los podobnych placówek modelarskich: w Anglii, Hiszpanii, we Włoszech, na Węgrzech, w Czechosłowacji, Rumunii i Jugosławii (żeby nie wymienić pechowego „instytutu modelarskiego" u nas w kraju). Żaden z tych ośrodków nie rozwinął w pełni swych skrzydeł. Wszędzie po krótszym lub dłuższym okresie świetności zaczynał się zanik jego znaczenia i najczęściej likwidacja albo przekształcenie w chałupniczy warsztat produkcyjny. To wszystko miałem w pamięci przekraczając gościnny próg CAMŁ.

CO TO JEST CAMŁ?

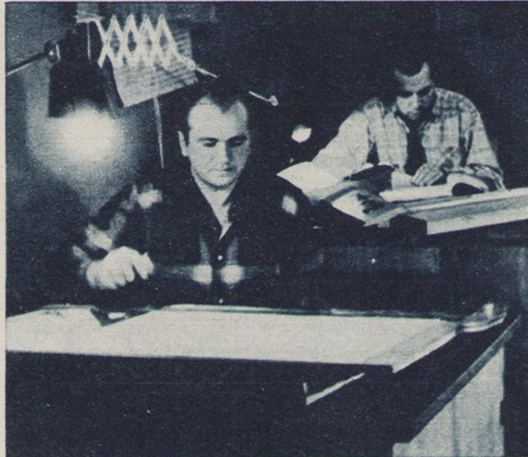
Jest to skrót nazwy: Centralnaja Awiamodielnaja Łaboratoria — czyli — Centralny Ośrodek Naukowo Badawczy Modelarstwa Lotniczego. CAMŁ zajmuje obszerny pawilon na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR w Moskwie i podlega organizacyjnie DOSAAF (odpowiednikowi naszej Obrony Kraju i Aeroklubu PRL — razem wziętych).

CAMŁ powstał w 1931 r, a kierował nim przez wiele lat nestor modelarzy radzieckich — inż. Mikołaj Babajew. W latach przedwojennych CAMŁ był głównym inicjatorem i organizatorem rozwoju technicznego w modelarstwie radzieckim. Tę rolę spełnia również dzisiejszy CAMŁ. reaktywowany zaraz po zwycięskim zakończeniu wojny.

CAMŁ DZISIAJ

Do obecnych zadań CAMŁ należy:

- Opracowywanie i opiniowanie nowych metod szkolenia modelarskiego oraz jego programów.
- Przygotowanie organizacyjne strony technicznej wszystkich modelarskich imprez centralnych i międzynarodowych rozgrywanych w ZSRR.
- Przygotowywanie od strony naukowo-technicznej drużyn reprezentacyjnych ZSRR na zawody międzynarodowe i mistrzostwa świata.
- Wytyczenie kierunku rozwoju postępu technicznego w radzieckim modelarstwie lotniczym.
- Opracowywanie prototypów silników różnego rodzaju, radiowych urządzeń kierujących oraz wszelkiego wyposażenia technicznego dla potrzeb modelarstwa lotniczego.
- Opracowywanie prototypów zestawów materiałowych oraz półfabrykatów do budowy różnych modeli latających.
- Stała kontrola jakości oraz ulepszanie silników i innych urządzeń modelarskich, produkowanych seryjnie przez przemysł.
- Szkolenie sędziów oraz instruktorów modelarstwa lotniczego.
- Przygotowywanie dokumentacji technicznej najlepszych modelį i ich publikacja.



Fragment biura konstrukcyjnego CAMŁ. Na pierwszym planie — Borys Szkurski, w głębi — Jerzy Sokołow.

- Regularne wydawanie biuletynu technicznego CAMŁ.
- Obsługa filmowo-fotograficzna imprez modelarskich oraz prowadzonych prac doświadczalnych.
- Poradnictwo fachowe (bezpośrednie i korespondencyjne) obejmujące swym zasięgiem cały kraj.

Organizacyjnie CAMŁ dzieli się na 4 działy podstawowe:

Dział informacji. Pracują w nim 4 osoby, wszystkie mające wysokie uprawnienia sędziów modelarskich, a wśród nich Ludmiła Postnikowa, **jedyna w świecie** kobieta-sędzia kategorii międzynarodowej. Jest tutaj również znany modelarz i autor szeregu książek modelarskich — Jerzy Chuchra oraz wysokiej klasy fotografik — Grzegorz Rimski, dysponujący wspaniale wyposażonym laboratorium filmowo-fotograficznym. Specjalistą od przygotowywania opisów jest — G. Piżonkow, również sędzia kategorii wszechzwiązkowej. W tym właśnie dziale powstaje wydawany regularnie co miesiąc biuletyn CAMŁ noszący nazwę „Materiały informacyjne". Jest to bardzo interesujące wydawnictwo wewnętrzne, zawierające plany i opisy różnych modeli, urządzeń kierujących oraz artykuły naukowo-techniczne. Spełnia ono w zupełności wszelkie wymagania modelarzy — wyczynowców, jeśli chodzi o szybką i wszechstronną informację techniczną. Omawiany dział prowadzi także poradnictwo fachowe, otrzymując średnio 450—600 listów miesięcznie, z najodleglejszych zakątków wielkiego Kraju Rad.

Dział konstrukcyjny. Tutaj można spotkać na co dzień najznakomitsze nazwiska. od lat stanowiące czołówkę modelarstwa światowego. A więc: Mistrz Sportu ZSRR i Mistrz Świata Jerzy Sokołow (modele szybowców), Zasłużony Mistrz Sportu ZSRR i Mistrz Świata Borys Szkurski (modele wyścigowe na uwięzi) oraz Mistrz Sportu ZSRR Walery Szczerbakow (modele akrobacyjne na uwięzi).

W tym dziale powstają prototypy zestawów materiałowych do budowy modeli latających, produkowane następnie przez przemysł. W chwili obecnej w ZSRR znajduje się w produkcji 20 zestawów materiałowych modeli latających różnych typów, w ilości 1.5 miliona sztuk rocznie. Z najnowszych opracowań CAMŁ w tej dziedzinie należy wymienić zestaw do budowy szybowca klasy A-2, opracowany przez Jerzego Sokołowa oraz model wyścigowy na uwięzi Borysa Szkurskiego.

W radzieckich publikacjach modelarskich zawsze zwraca uwagę niezwykle staranne opracowanie rysunkowe tematu. Przejrzyste i wyczerpujące plany, rozrysowanie szczegółów konstrukcyjnych oraz przekroje perspektywiczne są tam regułą od dziesiątków lat. Te rysunki powstawały i powstają właśnie w CAMŁ. To świetna i cenna tradycja.

Obok biura konstrukcyjnego znajduje się pracownia prototypów. Tutaj buduje się zaprojektowane modele. W chwili obecnej trwają prace przy dwóch „konkurencyjnych" wersjach typowych modeli zdalnie kierowanych z napędem silnikowym, przeznaczonych do znajdujących się w produkcji seryjnej radiowych urządzeń kierujących.

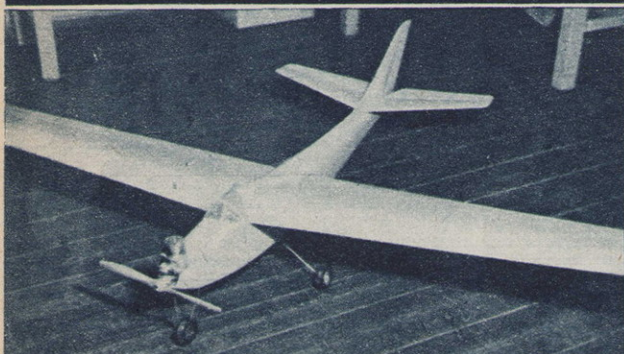
Próby modeli w locie odbywają się na pobliskim lotnisku aeroklubowym, gdzie też znajduje się specjalna płyta startowa c średnicy 50 metrów przeznaczona przede wszystkim dla modeli zdalnie kierowanych i modeli na uwięzi.

Dział silnikowy. Jest on prowadzony osobiście przez kierownika CAMŁ — Michała Wasilczenko (o którym powiemy szerzej za chwilę). Dział ten posiada warsztat prototypowy świetnie wyposażony w nowoczesne obrabiarki i narzędzia (pracuje tutaj dwóch wysokowykwalifikowanych tokarzy) oraz hamownię silników. Hamownia umożliwia pomiar wszystkich parametrów badanego silnika i jest wyposażona w szereg przyrządów specjalnych.

Tutaj powstają prototypy silników modelarskich. z których najbardziej udane są przekazywane przemysłowi do produkcji seryjnej. W chwili obecnej przemysł radziecki produkuje 5 różnych typów silników modelarskich, samozapłonowych i z zapłonem żarowym, przy czym wielkość serii każdego z tych typów wynosi 50—60 tysięcy sztuk rocznie. Ciekawy jest również stale uzupełniany zbiór silników krajowych i zagranicznych (z całego świata) posiadany przez CAMŁ, niezbędny do normalnej pracy konstruktorskiej i porównań. Tutaj się nie wierzy w reklamowe dane tej czy innej firmy, tutaj ma głos tylko sam silnik.

Dział radiowy. Sprawami radiowymi w CAMŁ zajmuje się doskonały specjalista inż. Wasyl Potapow oraz doświadczony praktyk w tej dziedzinie — Michał Wasilczenko. Świetnie wyposażone laboratorium elektroniczne i zaopatrzenie materiałowe CAMŁ umożliwia prowadzenie prac z dziedziny radiotelemechaniki modelarskiej bez jakichkolwiek ograniczeń technicznych. Nic też dziwnego, iż wykonane tutaj prototypy urządzeń stoją na najwyższym poziomie, że wymienię tylko 10-kanałowy zestaw kierujący, całkowicie tranzystorowy zarówno po stonie odbiorczej, jak i nadawczej. Stosowanie subminiaturowych części i mikromodułów jest tutaj na porządku dziennym.

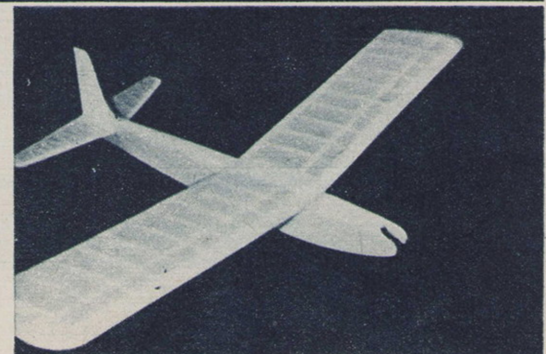
Piękny model akrobacyjny z napędem silnikowym. kierowany aparaturą 10-kanałową CAMŁ.



Jerzy Chuchra z CAMŁ ze swoim modelem (pokazanym w całości na zdjęciu obok z lewej strony).



Znajdujący się w budowie w CAMŁ jeden z prototypów standardowego modelu zdalnie kierowanego o napędzie silnikowym.



POLITECHNIZACJI (2)



Z LEWEJ. Najradośniejszy moment w życiu każdego sportowca. Uszczęśliwieni nowi mistrzowie świata w modelarstwie na uwięzi — Borys Szkurski (z lewej) i inż. Jerzy Sirotkin (z prawej). W środku — bezpośredni współtwórca tego sukcesu — Zasłużony Trener ZSRR — Michał Wasilczenko.

W grudniu ubiegłego roku przemysł ZSRR rozpoczął dostawy pierwszych sztuk z serii 10 000 kompletów jednokanałowych modelarskich urządzeń kierujących o nazwie „Sygnał" opracowanych w CAMŁ. Jest to bezprzekaźnikowe urządzenie całkowicie tranzystorowe z elektromechanicznym mechanizmem wykonawczym. Kosztuje zaledwie około 30 rubli. Całe urządzenie odbiorcze jest zasilane z jednej baterii płaskiej 4,5 V. W niedalekiej przyszłości przewiduje się w ZSRR produkcję seryjną urządzeń 4 i 10 kanałowych, według prototypów opracowanych w CAMŁ.

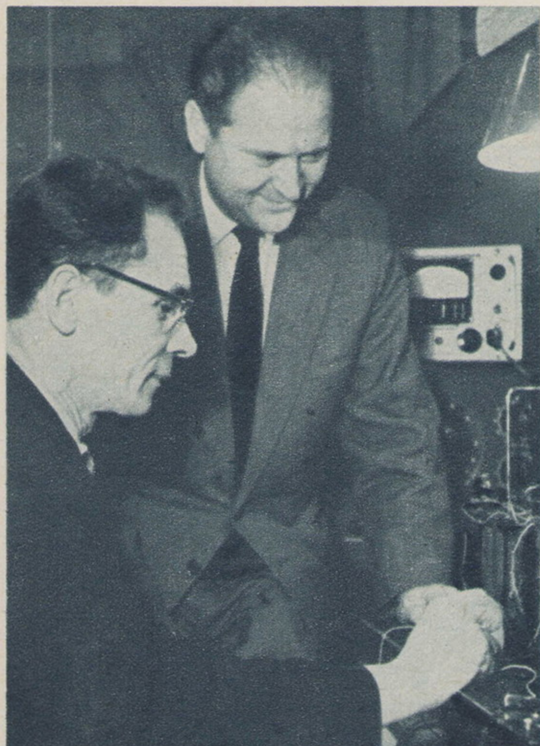
CAMŁ SIĘ ROZWIJA

W 1963 roku CAMŁ liczył 13 pracowników (w tym 2 — korespondentów). W roku bieżącym liczba pracowników wzrośnie do dwudziestu. Równocześnie trwają prace nad rozbudową tego Ośrodka. CAMŁ otrzymał już nowe, obszerne pomieszczenia i wyposażenie techniczne. Jego biblioteka posiada na bieżąco komplet literatury i czasopism modelarskich z całego świata.

Zanim przystąpimy do wyciągnięcia cennych dla nas wniosków praktycznych z dotychczasowej działalności CAMŁ — kilka słów o „Miszy".

„MISZA"

We wrześniu 1951 roku rozegrane zostały w Poznaniu — Kobylnicy II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowych. Tam po raz pierwszy poznaliśmy „Miszę". Mimo sławy rekordzisty świata i zwycięzcy licznych zawodów modelarskich — „Misza" okazał się wesołym i bezpośrednim, zawsze chętnym do pomocy towarzyszem. Był ulubieńcem wszystkich uczestników zawodów. Odnotujmy jeszcze jeden fakt niemal historyczny: właśnie podczas pobytu w Kobylnicy „Misza" demonstrował pierwsze w Polsce loty modelu szybowca kierowanego zdalnie. Kim jest ów „Misza"?



„Skrzydlata" u inż. Wasyla Potapowa (w okularach) w dziale radiowym CAMŁ.

„Misza" — to po prostu Michał Wasilczenko. Nazwisko dobrze znane w świecie modelarskim. Liczy on obecnie 42 lata i od przeszło 30 lat zajmuje się modelarstwem. Przeszedł wszystkie stopnie wtajemniczenia modelarskiego. Ma na swym koncie: 1 absolutny rekord świata, 13 rekordów międzynarodowych, 20 rekordów ZSRR i 6-krotne zdobycie tytułu Mistrza ZSRR.

Michał Wasilczenko pochodzi z Dniepropietrowska na Ukrainie. Podczas wojny był lotnikiem. Potem studiował w Wojskowej Lotniczej Akademii Technicznej im. M. Żukowskiego. Od 1947 roku prowadzi dział silnikowy CAMŁ, a w 1959 roku zostaje kierownikiem całego Ośrodka. Na tym stanowisku pracuje do dziś. Od 1955 roku Michał Wasilczenko jest trenerem kadry narodowej modelarzy.

Za wybitne osiągnięcia sportowe i działalność na rzecz rozwoju modelarstwa radzieckiego Michał Wasilczenko otrzymał w 1961 roku order „Odznaka Honorowa Sztandaru Pracy", a w marcu 1963 roku tytuł Zasłużonego Trenera ZSRR (udzielony po raz pierwszy w tym kraju — modelarzowi). Ma on w swoich zbiorach 160 różnych dyplomów krajowych i zagranicznych.

Mimo upływu tylu lat „Misza" Wasilczenko nic się nie zmienił. Pozostał nadal takim, jakim zapamiętaliśmy go z pobytu w Poznaniu.

Kiedy opuszczam CAMŁ, jego kierownik — Michał Wasilczenko — prosi o przekazanie za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" serdecznych pozdrowień i najlepszych życzeń noworocznych wszystkim polskim modelarzom, a w szczególności tym, którzy go pamiętają z krótkiego pobytu u nas, bądź ze spotkań na zawodach międzynarodowych. Z przyjemnością spełniam tę prośbę.

CZAS NA WNIOSKI

Wizyta w moskiewskim CAMŁ oraz liczne rozmowy z radzieckimi modelarzami pozwalają sprecyzować kilka, moim zdaniem, istotnych dla nas wniosków. A więc:

PO PIERWSZE. Trwałe istnienie (a więc — rozwój!) modelarskiej placówki naukowo-badawczej jest ściśle związany z jej konkretną przydatnością dla modelarstwa masowego i wyczynowego w kraju. Stąd z gruntu niesłuszna i krótkowzroczna jest koncepcja stworzenia z takiego ośrodka typowej „stajni wyścigowej" dla kilku zatrudnionych tam zawodowo wyczynowców. Do czego to prowadzi możemy zobaczyć u nas i u niektórych naszych sąsiadów. Z doświadczeń CAMŁ wynika, że pracownicy ośrodka muszą być przede wszystkim: organizatorami, doradcami i trenerami (mówiąc inaczej — aktywnymi działaczami modelarstwa), a dopiero na marginesie — indywidualnymi zawodnikami i to raczej z nastawieniem na bicie i ustanawianie rekordów krajowych oraz międzynarodowych.

PO DRUGIE. Ośrodek musi być naprawdę kierowany. To znaczy każdy jego pracownik powinien posiadać kierunkowy i szczegółowy plan pracy z terminami jej ukończenia w czasie technicznie uzasadnionym. Po prostu ośrodek musi być zorganizowany na wzór biur konstrukcyjnych i podlegać obowiązującym tam warunkom dyscypliny i wydajności pracy. Tak właśnie jest w CAMŁ.

PO TRZECIE. Jednym z najistotniejszych czynników wprowadzenia postępu technicznego jest bieżąca informacja techniczna. Z jednej strony — poradnictwo listowne i bezpośrednie (częste wyjazdy służbowe pracowników ośrodka w teren), z drugiej — systematyczne publikacje. W tym miejscu należy powtórzyć rzecz od dawna znaną, że liczba modelarzy wyczynowych rzeczywiście pracujących twórczo, naukowo czy konstrukcyjnie jest w każdym kraju niewielka. W Polsce liczy się ich na dziesiątki, w Związku Radzieckim na setki czy tysiące. I tu i tam byłoby marnotrawstwem wypełnianie materiałem bardzo specjalistycznym i mało przystępnym dla przeciętnego czytelnika jakichkolwiek czasopism modelarskich o wielkim nakładzie. Większość modelarzy poszukuje bowiem szczegółowych planów modeli opracowanych przez czołowych konstruktorów, gotowych zestawów materiałowych oraz bieżącej informacji o wydarzeniach krajowych i zagranicznych. W ZSRR przyjęto jedynie ekonomicznie uzasadnione rozwiązanie omawianego problemu. Wszystkie materiały przeznaczone dla wyczynowców zawiera wydawany co miesiąc biuletyn CAMŁ. Materiały te są selekcjonowane i opracowywane przez specjalistów z poszczególnych działów tego Ośrodka, co z jednej strony daje rękojmię ich poziomu, z drugiej zaś — nadaje działalności konstrukcyjnej w kraju określone, najbardziej perspektywiczne kierunki rozwojowe. Biuletyn ten jest drukowany na powielaczu i posiada wkładki wykonane jako światłokopie. Całość nie jest zszywana, lecz po prostu wkładana do torby papierowej z tytułem i nadrukiem firmowym. Tanio i dobrze. Natomiast w czasopismach wielkonakładowych znajdują się materiały ogólne, organizacyjne i popularno-techniczne, czasem zaś — również plany. Te publikacje są przeznaczone dla masowego odbiorcy. Wreszcie, gotowe zestawy materiałowe do budowy różnych modeli (wraz ze szczegółowymi rysunkami) oraz silniki modelarskie są do nabycia w handlu (również sprzedaż wysyłkowa).

Warto dodać, że regularnie wydawany biuletyn CAMŁ wypełnia w znacznym stopniu zapotrzebowanie na modelarskie książki fachowe o wąskiej specjalności, co pozwoliło ograniczyć wydawanie publikacji książkowych do pozycji przeznaczonych przede wszystkim dla masowego (młodego) entuzjasty modelarstwa lotniczego. I tutaj wieloletnie doświadczenia CAMŁ wskazują jednocześnie najsłuszniejsze rozwiązanie problemu bieżącej informacji technicznej i dla naszych modelarzy.

PO CZWARTE. Moskiewski CAMŁ jest obecnie JEDYNYM W SWIECIE rozwijającym się ośrodkiem naukowo-badawczym modelarstwa lotniczego i z całą pewnością można powiedziedzieć, że najświetniejszy okres jego działalności leży jeszcze przed nim. Tajemnicą rozwoju CAMŁ są świetne sukcesy modelarzy radzieckich uzyskane w ostatnich latach (mistrzostwa świata w Kijowie, w Austrii i Belgii), przygotowane właśnie pracą ludzi z CAMŁ. Po prostu: bez CAMŁ nie byłoby wyników na arenie międzynarodowej, a bez tych wyników nie byłoby perspektyw rozwojowych dla CAMŁ. Jest to bardzo ścisła zależność.

W Związku Radzieckim bardzo jasno określone zostały zadania modelarstwa lotniczego. Tak więc, modelarstwo masowe służy jako zabawa i rozrywka dla dzieci oraz atrakcyjny środek oddziaływania politechnicznego i propagandowego dla młodzieży. Natomiast modelarstwo wyczynowe ma tylko jeden cel — godnie reprezentować barwy narodowe na wszelkich zawodach międzynarodowych oraz na tablicach rekordów świata.

Powyższe zadania są z całą stanowczością realizowane zarówno przez kierownictwo jak i modelarzy, dla których ambicją jest nie wyjazd na zawody międzynarodowe, lecz zwycięstwo na nich. Jeszcze jednym istotnym powodem trwałego rozwoju CAMŁ jest jego kompleksowość, to znaczy przystosowanie do rozwiązywania wszelkich bez wyjątku zadań organizacyjnych i technicznych modelarstwa zarówno masowego, jak i wyczynowego. I pod tym względem CAMŁ jest obecnie jedynym ośrodkiem tego rodzaju w świecie.

PO PIĄTE. Z powyższych spostrzeżeń i uwag mógłby ktoś wysnuć jeszcze jeden wniosek, że autor uparcie sugeruje stworzenie i u nas podobnego CAMŁ. Otóż nie. Ani pora, ani warunki, ani wreszcie uzasadnione ekonomicznie potrzeby po temu. Sprawnie pracujący 20-osobowy zespół CAMŁ z powodzeniem spełnia wszelkie potrzeby modelarskiego kraju ośmiokrotnie większego od nas pod względem liczby mieszkańców. Prosty rachunek wskazuje, że dla naszych potrzeb w zupełności wystarczy istniejący od lat w Warszawie Centralny Ośrodek Doświadczalny Modelarstwa Lotniczego APRL, pod warunkiem, że jego zespół będzie miał konkretne zadania, realizowane (i egzekwowane) w technicznie uzasadnionych terminach. Jest tutaj wiele do zrobienia, a przykład CAMŁ może sporo pomóc.

I jeszcze jedna sprawa. Fakt, że moskiewski CAMŁ dobrze i wszechstronnie spełnia swoje zadania nie świadczy jeszcze o tym, że w niektórych specjalnościach modelarskich nasi konstruktorzy nie mają lepszych czy oryginalniejszych rozwiązań. W wielu dziedzinach ustępujemy modelarzom radzieckim, w innych zaś pracujemy równolegle nad tymi samymi problemami. Nasuwa się więc jeszcze jeden wniosek: czy nie można by było wzorem obejmującego kraje socjalistycznego systemu RWPG wprowadzić taki „mały RWPG" łączący istniejące w wielu naszych bratnich krajach ośrodki doświadczalne modelarstwa lotniczego? Międzynarodowa koordynacja i specjalizacja prac badawczych oraz konstrukcyjnych na pewno przyniosłaby korzyści techniczne i ekonomiczne wszystkim współpracującym ze sobą ośrodkom. Wynikiem tej współpracy byłaby na pewno specjalizacja naszych krajów w dziedzinie produkcji zestawów konstrukcyjnych silników modelarskich, urządzeń kierujących i wszelkich innych środków politechnicznych. Zaplanowany na najbliższy okres rozwój nowoczesnego przemysłu zabawkarskiego w Polsce (zabawki naukowe i politechniczne), działającego w oparciu o współpracę z naszym przemysłem chemicznym, precyzyjnym i elektronicznym pozwala dojrzeć tutaj znaczne perspektywy eksportowe.



Mur halniakowy przewala się przez Tatry. Soczewki-żyletki już stoją na podhalańskim niebie. Wznoszenia falowe pewne. Startujemy więc po nowe diamenty.

- w Nowym Targu lata się i w święta
- uznanie dla Józefa Jaworskiego
- Jerzy Krasiński 107-ym posiadaczem złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami w Polsce
- o tatrzańskiej fali uwag kilka

DIAMENT NA GWIAZDKĘ

SPOTKAŁEM go w Warszawie. W jego klapie jaśniała nowiutka, prosto „spod stempla", złota odznaka szybowcowa z trzema diamentami. Niezwłocznie pogratulowałem mu tego osiągnięcia. Dowiedziałem się też, że jest 107 szybownikiem posiadającym najwyższą na świecie szybowcową odznakę oraz że ostatni, brakujący do kompletu diament za przewyższenie uzyskał na tatrzańskiej fali w świąteczny dzień 25 grudnia 1963 roku.

Oczywiście „musiał" mi dokładnie opowiedzieć jak doszło do tej świątecznej gwiazdki. A, że przy okazji rozmowa nasza rzuciła snop światła na sprawy latania falowego w Nowym Targu, postanowiłem jej treść przekazać Czytelnikom.

Jerzy Krasiński, bo on był moim rozmówcą, jest pilotem szybowcowym Aeroklubu Warszawskiego. W roku uzyskania ostatniego diamentu liczył jeszcze 23 lata. Studiuje fizykę na Uniwersytecie Warszawskim. Jest na IV-tym roku. Nieznany szerszemu ogółowi, mimo iż już od z górą roku posiada dwa diamenty, a w zeszłym roku brał udział w III Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski". Należy jednak do grupy tzw. „twardych" lotników. I tym razem postanowił sobie całe ferie świąteczne poświęcić „polowaniu" na upragniony, trzeci diament. Z dwóch możliwości — Jelenia Góra czy Nowy Targ — wybrał tę ostatnią.

Zjawił się więc pod Giewontem 19 grudnia ub. r. W aeroklubie zakwaterowano go w pokoju gościnnym, zapewniono wyżywienie, zaopatrzono w futrzane spodnie i mocno sfatygowane futrzane buty. Nie skorzystał z jedynej na lotnisku aeroklubowej futrzanej kurtki, bowiem taką przywiózł sobie przezornie z macierzystego aeroklubu.

Już następnego dnia sprawdzono jego przygotowanie teoretyczne oraz tylko dla niego (był jedynym pilotem, który przyjechał w tym czasie na falę) zorganizowano loty kontrolne. Duszą wszystkich, znamionujących dobre lotnicze tempo, poczynań był szef Aeroklubu Tatrzańskiego Józef Jaworski. Obiecywał nawet, że nie poskąpi wysiłku, by zorganizować loty choćby w same święta, o ile oczywiście dmuchnie fala. Dodać należy, że szybowce z aparaturami tlenowymi, samolot holujący oraz wszystkie aeroklubowe barografy (trzy!) czekały w hangarze przygotowane do lotów falowych.

Los-reżyser nie dał kpić z siebie. Józef Jaworski został wystawiony na nielatwą próbę. Właśnie 25 grudnia, a więc w pierwszy dzień świąt, już od rana przewalał się przez Tatry mur halniakowy, a na niebie pojawiły się soczewki-żyletki (czyt. Cu lent.).

Do samotnego Krasińskiego dołączyli się natychmiast miejscowi piloci Wojciech Mozdyniewicz i Stanisław Siemek. Dotrzymał słowa Józef Jaworski. Z dzielnie sekundującym mu przez cały czas pilotem holującym i pracownikiem technicznym aeroklubu Aleksym Przybylińskim zjawił się wkrótce na lotnisku.

Cała piątka zabrała się natychmiast do roboty. Sami wyhangarowali sprzęt, podgrzali samolot, rozłożyli start. A o godz. 10.30 Jerzy Krasiński na „Musze Standard" wystartował na holu za „Junakiem", pilotowanym przez A. Przybylińskiego, po swój trzeci diament. Mimo iż na lotnisku wiały tylko słabe wiatry z kierunków zmiennych, komunikat stacji meteo z Kasprowego Wierchu podawał, że nad Tatrami siła wiatru wiejącego z kierunków S i SW dochodzi do 30 m/sek.

Start zespołu odbył się w kierunku wschodnim. Po łagodnym łuku nad Nowym Targiem zespół samolot-szybowiec skierował się w stronę Zakopanego. Hol był niezwykle spokojny, w niczym nie przypominający burzliwego holu na falę jeleniogórską. Kilka podmuchów przypominało zaledwie hol w dniu termicznym. Wyczepienie nastąpiło na wysokości 1600 m w rejonie Gubałówka—Zakopane. Tu, w półmetrowym wznoszeniu, Jerzy Krasiński osiągnął 3000 m. Z tej wysokości zdecydował się na skok nad Tatry w rejon Kasprowego, w stronę widocznych soczewek chmur cumulus lenticularis.

Przy pomocy spotkanego tu wznoszenia rzędu 1 m/sek. wydostał się na 6500 m. Po zaniku i tych wznoszeń przeskoczył z powrotem w rejon Gubałówki, pod dopiero co utworzone soczewki. Te na oko ładne chmury falowe „nosiły" jednak tylko do wysokości 6800 m. Diament miał jednak już w kieszeni. Chcąc się mimo wszystko zabezpieczyć przed niespodziankami ze strony barografu, który potrafi czasem „obciąć" 200—300 m, zaczął szukać dodatkowych wznoszeń. Właśnie nad Tatrami wytworzyło się kilka pięter soczewek. Wrócił więc tam ponownie. Spotkał wznoszenia rzędu 3 i więcej m/sek. Na wysokości 7100 m, mając już pewny diament, zdecydował się odejść do lądowania. Przyglądał go zresztą do tego kończący się zapas tlenu i niezwykłe zimno. W momencie odejścia z fali wznoszenie wynosiło jeszcze ponad 1 m/sek.

Po 4 godzinach i 10 minutach lotu wylądował szczęśliwy (5400 m przewyższenia), choć zmarznięty, na nowotarskim lotnisku. Tu okazało się, że w międzyczasie przewyższenie diamentowe 6050 m (drugi diament) uzyskał też Mozdyniewicz, a Siemek przewyższeniem 3550 metrów uzupełnił złotą odznakę szybowcową. Natomiast przebywający podczas świąt w Zakopanem Stanisław Ratusiński tylko z powodu braku tlenu zawrócił, w treningowym locie na „Bocianie", z wysokości 4000 m. Tak skończył się na nowotarskim lotnisku świąteczny dzień 25 grudnia 1963 roku.

Grupa pilotów z całej Polski, która przyjechała do Nowego Targu na tatrzańską falę tuż po świętach, ze względu na jej brak, zmuszona była w większości powrócić do domów z niczym.

★

Skoro nadarza się taka okazja, nie sposób nie wypowiedzieć choćby kilku uwag na temat organizowania lotów falowych w Nowym Targu i odpowiedniego wykorzystania tatrzańskiej fali. Obserwacje i uwagi poczynione przez nowotarską kadrę lotnicza i Jerzego Krasińskiego, które zresztą pokrywają się z obserwacjami przedstawiciela naszej redakcji, będącego nie tak dawno z wizytą w Aeroklubie Tatrzańskim, skłaniają nas do wysnucia kilku wniosków:

- **Cieszy**, że jednak coś się dzieje w Nowym Targu;
- że przyjeżdżający zimą z całej Polski piloci mogą liczyć na loty na fali;
- że istnieją dobre chęci wśród nowotarskiej, choć szczupłej, kadry instruktorskiej (exemplum Józef Jaworski);
- że kilka szybowców i samolot holujący są w ciągłym stanie pogotowia falowego.
- **Chcielibyśmy jednak**, by tatrzańska fala była wreszcie w pełni wykorzystana;
- by znalazły się wreszcie w Nowym Targu ubiory kompensacyjne, pozwalające na szybowcowe loty do stratosfery i loty po nowe rekordy, ze światowymi włącznie;
- by zaopatrzono Aeroklub Tatrzański w odpowiednią ilość barografów, ciepłych zimowych ubiorów dla pilotów itp.;
- by wykorzystano doświadczenia i obserwacje ludzi miejscowych dotyczące tatrzańskiej fali, by postarano się o ich opracowanie i zapoznano z nimi szerszy ogół pilotów i zainteresowanych. Także, by prowadzono dalsze obserwacje i badania tej fali,
- by zdecydowano się wreszcie na wykonywanie dalekich przelotów z tatrzańskiej fali;
- by w Nowym Targu znalazł się dawno obiecywany szybowiec, przystosowany do lotów stratosferycznych (jednomiejscowy „Bocian") oraz szybowce „Foka" (głównie do przelotów z fali).

HENRYK KUCHARSKI

Już jesteśmy nad Tatrami. Niezapomniane są to chwile, widoki, przeżycia. I choć trochę zimno, to jednak rozgrzewa nas walka o niemal każdy metr diamentowej wysokości..

Foto: Lucjan Stępień (2)



VI MISTRZOSTWA ŚMIGŁOWCOWE ZSRR

Jesienią ubiegłego roku na lotnisku aeroklubu im. W. Tiereszkowej w Jarosławlu odbyły się II Mistrzostwa Śmigłowcowe RSFSR i VI Mistrzostwa Śmigłowcowe ZSRR. Oto fragmenty relacji, zamieszczonej w listopadowym numerze „Krylja Rodiny", napisanej przez głównego sędziego zawodów N. Szochana.

Termin mistrzostw zbiegł się z Dniami Lotnictwa i jubileuszem trzydziestolecia aeroklubu w Jarosławlu. Otwarcie zawodów miało uroczysty charakter.



Na starcie VI śmigłowcowych mistrzostw ZSRR. Foto: „Krylia Rodiny" (2)

Pokazom lotniczym w wykonaniu najlepszych pilotów przyglądało się dziesiątki tysięcy widzów.

VI Wszechzwiązkowe mistrzostwa jak i II mistrzostwa RSFRS w sporcie śmigłowcowym zostały rozegrane według znacznie odnowionego programu. Wprowadzenie szeregu nowych elementów znacznie skomplikowało pierwszą konkurencję — przelot na małej szybkości z wykonaniem kompletu ewolucji w przedziałach wyznaczonej na ziemi trasy, w minimalnym czasie. Zrzut ładunku do łodzi, jak to było poprzednio, zastąpiono nową próbą — przelot na małej wysokości ze zrzutem ładunku, podwieszonego pod śmigłowcem do tarczy wyznaczonej na ziemi, lądowanie w terenie ograniczonym tyczkami (powierzchnia 25 × 25 metrów) stanowiącymi przeszkodę wysokości 10 m — a to wszystko w minimalnym czasie.

We wszystkich konkurencjach były przyznawane specjalne punkty premiowe za oszczędność czasu. To znacznie zwiększyło odpowiedzialność sportowców za jakość pilotażu.

W mistrzostwach Federacji Rosyjskiej wzięło udział pięć drużyn czteroosobowych. Absolutnym mistrzem republiki w sporcie śmigłowcowym na rok 1963 został instruktor aeroklubu władimirskiego, mistrz sportu W. Bieriezowskij. Drugie miejsce zajął moskwiczanin N. Biessonow, a trzecie instruktor z aeroklubu w Świerdłowsku J. Wołgin. Drużynowo triumfowała reprezentacja obwodu jarosławskiego przed ekipą Moskwy i obwodu Świerdłowskiego.

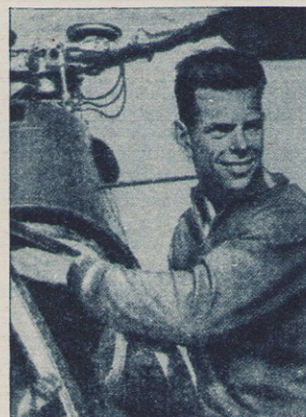
Na starcie VI Śmigłowcowych Mistrzostw ZSRR stanęło dziewięć trzyosobowych ekip: 3 drużyny z RSFSR, 2 z Wojsk Lotniczych oraz po jednej z Ukraińskiej SSR, Białoruskiej SSR, Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa i Centralnej szybowcowo - śmigłowcowej szkoły DOSAAF. Trzech pilotów startowało poza konkursem.

W wyniku twardej sportowej walki o tytuł absolutnego mistrza Związku Radzieckiego w sporcie śmigłowcowym zdobył A. Oparin (drużyna Wojsk Lotniczych — II). Srebrny medal wywalczył N. Biessonow (Moskwa), a brązowy E. Zabłotnyj (WL — II). Pierwsza konkurencja zakończyła się zwycięstwem W. Kryłowa (RSFSR), druga — W. Gudyma (CAk im. Czkałowa), a trzecia — W. Sanczenki (USRR).

Triumf drużynowy odniosła reprezentacja Wojsk Lotniczych — II w składzie: W. Sacharow, A. Oparin i E. Zabłotnyj, uzyskując 2519 pkt. Drugie miejsce zajęła drużyna CAk im. Czkałowa — 2441 pkt., a trzecie ekipa RSFSR — 2423 pkt.

Analiza wyników mistrzostw wykazuje, że piloci w zdecydowanej większości przygotowali się do zawodów o wiele lepiej niż w roku poprzednim. Podniosła się jakość techniki pilotażu, czystość wykonania ewolucji na małej wysokości. Wzrosła też dokładność zachowania warunków lotu na trasie. Zniknęły niebezpieczne przypadki przekroczenia dopuszczalnej prędkości lotu.

O wysokim poziomie konkurencji sądzić można chciażby po takich przykładach: w pierwszej próbie czołowe miejsca zajęli W. Kryłow, E. Zabłotnyj i W. Sawczenko, którzy zdobyli po 335 punktów z 350 możliwych do uzyskania. A mistrz sportu I. Titarienko, występujący poza konkursem, stracił w tej konkurencji tylko 5 pkt. W drugiej z kolei próbie — z 250 możliwych piloci wywalczyli: W. Gudym — 247,5 pkt., J. Jewsiew — 247 pkt. i B. Najdienow — 240 pkt. W trzeciej konkurencji dwa pierwsze miejsca podzielili W. Sanczenko i W. Sacharow. Obaj uzyskali po 299,5 pkt. z 300 możliwych.



Absolutny mistrz Związku Radzieckiego w sporcie śmigłowcowym na rok 1963, A. Oparin, reprezentant Wojsk Lotniczych.

O wzroście poziomu sportu śmigłowcowego świadczy też fakt, że piloci wchodzący do II drużyny Wojsk Lotniczych, choć i poprzednio startowali w mistrzostwach wszechzwiązkowych, dopiero dzięki doskonałemu indywidualnemu przygotowaniu i dobrej organizacji treningu potrafili zdobyć mistrzowskie szarfy. Młodzi piloci A. Oparin i E. Zabłotnyj zajmując w konkurencji indywidualnej pierwsze i trzecie miejsce wypełnili normy na mistrzów sportu.

Nowy program mistrzostw, choć odpowiada zasadniczo koniecznym wymogom, posiada także niedostatki. Nie przemyślana została do końca konkurencja druga. Nie w pełnej mierze określa ona jakość pilota, rezultaty często bywają przypadkowe. Bardziej celowe byłoby zastosowanie sztywnego podwieszenia ładunku ze specjalnym zamkiem sterowanym elektrycznie. Mały limit czasu przydzielonego na wykonanie konkurencji prowadził do pośpiechu i naruszania bezpieczeństwa lotu przy wyhamowywaniu prędkości i zniżeniu do „studni". 77 procent uczestników mistrzostw nie zmieściło się w wyznaczonym czasie jednej miuty.

Okazało się także, że istnieją pewne niejasności w regulaminie VI śmigłowcowych mistrzostw ZSRR. Regulamin ten, wydany jeszcze w 1959 roku, nieco się postarzał i wymaga przepracowania.

Trudno, czytając o stałym rozwoju sportu śmigłowcowego u naszych radzieckich przyjaciół, powstrzymać się od choćby najkrótszego komentarza. Chociażby minimalnej łezki, że u nas ciągle jeszcze nic się nie dzieje. Artykuł jednego z naszych najlepszych pilotów śmigłowcowych Ryszarda Witkowskiego „Dlaczego Aeroklub PRL stroni od śmigłowców" nie doczekał się, niestety, odpowiedzi. A chyba istnieje szansa na przykład drogą wymiany za nasze mistrzostwa szybowcowe czy samolotowe, umożliwienia polskim pilotom śmigłowcowym startu na zawodach w Związku Radzieckim, a przynajmniej obejrzenia ich, celem poznania umiejętności światowej czołówki w tej dziedzinie sportu. A brak zainteresowania śmigłowcami w naszym lotnictwie sportowym jest aż żenujący. Dowodem tego — nieprzyznanie po dziś dzień tytułu mistrza sportu wspomnianemu pilotowi Witkowskiemu, który normę w postaci rekordu międzynarodowego uzyskał już, chwalić Boga, ładnych parę lat temu.

(korm)

POSIEDZENIE KOMISJI SPADOCHRONOWEJ APRL

Po prawie dwuletniej przerwie w działalności została powołana do życia Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL. Uwzględniając wniosek pionu wyszkolenia APRL, na posiedzeniu plenarnym dnia 8 listopada 1963 r Zarząd Główny Aeroklubu PRL zatwierdził Komisję Spadochronową Aeroklubu PRL w następującym składzie: przewodniczący — Jerzy Świątek; członkowie: Jan Cierniak, Zdzisław Chyliński, Stanisław Czerny, Tadeusz Dulla, Adam Iwiński, Mieczysław Kamiński, Roman Lewandowski, Tadeusz Litwiński, red. Tadeusz Malinowski, Jan Miętki, Czesław Nowacki, Zdzisław Szwedziuk — sekretarz, inż. Hugo Wandel i Ireneusz Zapaśnik.

Pierwsze posiedzenie nowo powstałej Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się 13 grudnia ub. r. pod przewodnictwem Jerzego Świątka. W pierwszej kolejności dokonano wyboru zastępcy przewodniczącego komisji, którym został Adam Iwiński. Następnie omówiono regulamin komisji spadochronowej Aeroklubu PRL. Z kolei, po dyskusji, przedstawiono wniosek o powołaniu Spadochronowej Kadry Narodowej na rok 1964 — do zatwierdzenia przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL. Następnie kierownik wydziału spadochronowego zapoznał zebranych ze szkoleniem sportowym i zadaniami aeroklubów regionalnych w tym zakresie na rok 1964, planem imprez sportowych, z których najważniejszą będą kolejne spadochronowe mistrzostwa Polski.

Ponadto członkowie komisji poinformowani zostali o nowo opracowanym programie wykształcenia spadochronowego oraz zastanawiali się nad sprawą zlokalizowania przyszłego Centrum Spadochronowego.

POWIETRZNI SZPIEDZY

RAJMUND SZUBAŃSKI



EDNYM z istotnych powodów zdumiewających powodzeń hitlerowskiego Wehrmachtu w pierwszych etapach wojny było systematycznie uprawiane szpiegostwo lotnicze — dokonywane w czasie pokoju bezprawne, skryte przeloty nad terytorium obcych państw dla zdobycia informacji wywiadowczych. Dla takich celów utworzono w Niemczech specjalną komórkę w jednym z przedsiębiorstw lotniczych, a następnie nawet całą formację Luftwaffe.

ZACZĘŁO SIĘ OD „HANSA-LUFTBILD G.m.b.H."

Na zorganizowanej w 1935 r. konferencji z udziałem ministra lotnictwa — Goeringa, szefa wywiadu wojskowego — adm. Canarisa, przedstawiciela Min. Spraw Zagranicznych — dr. von Salma oraz sztabu Luftwaffe — płk. von Wilberga, postanowiono podporządkować bezpośrednio ministrowi lotnictwa i wykorzystać do zadań szpiegowskich istniejące od 1926 r. przedsiębiorstwo „Hansa-Luftbild G. m. b. H." Głównym polem działalności tej firmy było wykonywanie zdjęć lotniczych dla różnych celów — od topografii, sporządzania map, pomiarów z powietrza — do barwnych pocztówek „z lotu ptaka".

Nie tylko zresztą tego rodzaju prace interesowały personel Hansa-Luftbild. Prowadząc prace na terenach państw południowo-amerykańskich oraz na terytoriach kolonialnych w Afryce i Azji, przesyłali oni kopie wszystkich uzyskanych materiałów do tajnych niemieckich archiwów wojskowo-geograficznych. Szczególnym wyczynem było wykonanie na zlecenie rządu duńskiego pierwszych w historii zdjęć powietrznych całego południowo-wschodniego wybrzeża Grenlandii. Sporządzone na tej podstawie dokładne mapy miały oddać nieocenione usługi licznym niemieckim ekspedycjom meteorologicznym, wysyłanym w te strony w okresie wojny. Pracownicy „Hansa-Luftbild" nie gardzili i szpiegostwem gospodarczym, skrzętnie zbierając wszelkie informacje z państw, w których operowali.

Zgodnie z uchwałami konferencji, wyodrębniono w przedsiębiorstwie grupę wtajemniczonych pilotów, radiooperatorów, nawigatorów i mechaników, którym dano do dyspozycji specjalny sprzęt. Oficjalnie grupa ta pozostała składową częścią „Hansa-Luftbild", ale faktycznie podlegała i otrzymywała rozkazy od Abwehry i komórki wywiadowczej Luftwaffe.

Dowódcą grupy został doświadczony lotnik z czasów I wojny światowej Theodor Rowehl, którego awansowano do stopnia podpułkownika. W skład jej wchodzili m. in. wybitni piloci hr. Hoensbroech, hr. Saurma, as nawigatorów Siegfried Knemeyer i inni. Rowehl stopniowo uzupełniał personel pewnymi politycznie i wyróżniającymi się poziomem fachowym lotnikami z linii „Deutsche Lufthansa".

NIEMIECKI PRZEMYSŁ BUDUJE SZPIEGOWSKIE SAMOLOTY

Sprzęt jednostki, nazwanej „Staffel zur besonderen Verwendung beim Reichsluftfahrtminister", składał się z 12 samolotów, bazowanych na lotniskach Tempelhof, Staaken i Oranienburg w rejonie Berlina. Pod Oranienburgiem utworzono także centralne archiwum, w którym zaczęto gromadzić zdobywane w czasie szpiegowskich lotów fotografie wraz z ich interpretacjami. Opracowana na ich podstawie szczegółowa fototeka dla użytku lotnictwa bombowego zawierała zdjęcia z terenu wszystkich państw, które padły następnie ofiarą hitlerowskiej agresji. Podczas swych lotów samoloty zespołu wywiadowczego zbierały również dane meteorologiczne.

Wyposażenie eskadry stanowiły początkowo samoloty typu Junkers W-34, w specjalnej, wysokościowej wersji, na której w 1939 r. osiągnięto rekordową wysokość 12 739 m. Zlikwidowano w niej kabinę pasażerską, instalując w tym miejscu dodatkowe zbiorniki paliwa i dwie automatyczne kamery fotograficzne. Silniki o mocy 420 KM zastąpiono 650-konnymi, dzięki czemu maksymalna prędkość samolotów wzrosła z 210 do 250 km/h. Z dodatkowymi zbiornikami zasięg samolotów sięgał 2000 kilometrów.

Równocześnie z utworzeniem szpiegowskiej grupy lotniczej, poszły do niemieckich biur konstrukcyjnych zamówienia na specjalne samoloty dla potrzeb wywiadu. Nie spełnił oczekiwań eksperymentalny samolot stratosferyczny Junkers-49. Jego hermetyczna kabina z maleńkimi szybkami dawała zbyt mało możliwości orientacji. Również w zakładach Junkersa zbudowano w 1936 doświadczalny samolot oznaczony symbolem EF-61 V.1. Jakkolwiek nie wszedł on do produkcji seryjnej, to zdobyte przy jego budowie doświadczenia wykorzystano następnie w szpiegowskiej wersji bombowca Ju-86.

Zagadnieniem tym zajmowały się także zakłady Henschla. Skonstruowany tam dwusilnikowy samolot Hs-128, wypróbowano w latach 1937/38 na poligonie w Adlershof. Był on pierwowzorem samolotu Hs-130, budowanego pod koniec wojny.

Doraźnie sprzęt szpiegowskiej eskadry unowocześniono przez wprowadzenie różnych wersji Dorniera-17 i jego eksportowej odmiany Do-215, odznaczających się wyjątkowo dużą, jak na owe czasy, prędkością oraz znacznym pułapem. Samoloty przydzielane Rowehlowi nie miały jakichkolwiek znaków rozpoznawczych — ani swastyk i czarnych krzyży, ani oznaczeń literowych stosowanych dla samolotów cywilnych.

HITLEROWSCY SZPIEDZY NAD POLSKĄ

Dorniery szczególnie często używano do szpiegowskich lotów nad Polską. Tadeusz Rolski tak pisze o tym w swej książce „Uwaga, wszystkie samoloty!":

— W kwietniu 1939 r. samoloty niemieckie zaczęły swobodnie latać nad Polską, a specjalnie nad tzw. „korytarzem". Niemcy latali pojedynczymi maszynami na wysokości 7000 — 10000 m, ignorując zupełnie przepisy prawa międzynarodowego i lekceważąc polskie siły zbrojne, a szczególnie polskie lotnictwo. Płk. Stachoń postanowił przeszkodzić, a przynajmniej utrudnić pilotom Luftwaffe swobodne buszowanie po polskim niebie.

Sprawa nie była jednak łatwa. Przechwycenie obcego samolotu wymagało dobrze działających środków łączności, zarówno naziemnych, jak i pokładowych. Owa łączność była u nas w opłakanym stanie. W tej sytuacji przy polowaniu na samoloty „nierozpoznanej przynależności", jak się to oficjalnie nazywało, byliśmy zdani tylko na własne uszy i oczy. Niemcy latali poza zasięgiem praktycznie wzroku, wykrywaliśmy więc nieprzyjaciela albo „na ucho", słuchając brzęczenia silnika, albo spostrzegłszy smugę utworzoną przez zamarzającą parę wodną. Gdy tylko zauważono jakiś ślad, jeden czy dwaj piloci będący w pogotowiu wskakiwali do swych „jedenastek", zapuszczali silniki i ruszali w pogoń. Była to prawdziwa pogoń za cieniem, a raczej za śladem ptaka w powietrzu.

Wdrapywaliśmy się na wysokość 8 000 - 9 000 m, z tlenem i bez tlenu, wyciągaliśmy z „jedenastki" wszystko co mogła dać, „duszac" ją do granic wytrzymałości, wpatrywaliśmy oczy aż do bólu — wszystko na próżno. Po kilku dniach takiej „walki z cieniem", eskadra moja została odwołana i powróciła do Torunia.

Tak więc, wobec braku odpowiedniego sprzętu w naszym lotnictwie, Niemcy mogli uprawiać swój proceder bezkarnie, zbierając informacje i dokładne fotografie o ważnych obiektach wojskowych i gospodarczych, węzłowych lub wrażliwych punktach sieci komunikacyjnej, portach i polskich lotniskach, które stały się następnie celem niszczycielskich ataków Luftwaffe w pierwszych dniach wojny.

ZEPPELINY, „LUFTHANSA", PILOCI SPORTOWI...

Do zadań szpiegowskich używali hitlerowcy także i sterowce. Oto na żądanie szefa służby łączności Luftwaffe, gen. Martiniego, przeprowadzono w czerwcu i sierpniu 1939 r. dwa loty ku wybrzeżom angielskim z zadaniem stwierdzenia, czy Anglicy dysponują czynnymi urządzeniami radiolokacyjnymi. Samoloty były do tego celu bezużyteczne, gdyż nie mogły zabrać na pokład ciężkiej i skomplikowanej aparatury pomiarowej, zbyt krótko mogły zatrzymać się w miejscu. Po dłuższych dyskusjach, Martini otrzymał do swej dyspozycji sterowiec LZ-127.

Przebudowa jego, ukończona w maju 1939 r., polegała na zainstalowaniu szeregu najnowszych stacji odbiorczych pracujących na falach ultrakrótkich, wmontowaniu wielkiej, czułej anteny oraz urządzeń do radionamierzania. Niemieckiej załodze nie udało się stwierdzić funkcjonowania stacji radarowych, natomiast loty LZ-127 spowodowały międzynarodową aferę. Gdy angielskie gazety zamieściły alarmujące doniesienia o pojawieniu się „Zeppelinów" nad Wyspami Brytyjskimi, w Berlinie musiano opublikować specjalny komunikat stwierdzający, że „silne sztormowe wiatry mogły spowodować zboczenie sterowca z jego kursu nad morzem Północnym".

Do zadań szpiegowskich szeroko wykorzystywano w III Rzeszy również i samoloty linii lotniczych „Deutsche Lufthansa". Lotnicy Rowehla, zakamuflowani jako zwykli kapitanowie maszyn komunikacyjnych, niekiedy „przypadkowo" zbaczali z kursu w pobliżu jakiegoś upatrzonego obiektu, by wykonać serię zdjęć ukrytą w samolocie kamerą. Często pojawiali się oni w zagranicznych portach lotniczych jako załogi wykonujące loty doświadczalne, próbne lub techniczne przed uruchomieniem nowych linii. Często zamaskowani byli jako oblatywacze zakładów Heinkla, Junkersa czy Dorniera, demonstrujący zalety niemieckiego sprzętu powietrznego.

Cały zresztą aparat Lufthansy nastawiony był — w myśl zawartego z Min. Spraw Zagranicznych Rzeszy w 1928 r. porozumienia — na zbieranie wszelkiego rodzaju informacji, a jej zagraniczne placówki były bazami powietrznego szpiegostwa. Niektóre linie, jak np. transatlantycką, utrzymywano, mimo stałego deficytu, tylko dla zebrania doświadczeń w wykonywaniu dalekodystansowych lotów w określonych warunkach meteorologicznych i klimatycznych, dla śledzenia ruchu statków i manewrów flot wojennych.

Krótko przed napaścią hitlerowską na jakiś kraj dziwnie wzmagał się ruch na liniach Lufthansy. Wszystkie miejsca w samolotach wykupione były przez Ministerstwo Lotnictwa, a pasażerami byli wyłącznie przebrani w cywilne ubrania oficerowie lotnictwa, zapoznający się z powietrza z terenem przyszłych działań. Tak było m. in. i w Polsce.

Znaczny udział w niemieckich przygotowaniach wojennych mieli także niektórzy lotnicy sportowi. Jak wynika z dokumentów, jakie wpadły w ręce Armii Radzieckiej, niemieckie dowództwo dysponowało w 1941 r. 170-stronicowym albumem zdjęć ważnych z militarnego i gospodarczego punktu widzenia terenów i obiektów w Turcji, Iraku, Iranie, Transjordanii i Palestynie, zdjęć wykonanych wyłącznie przez niemieckich „sportowców".

SPECJALNY DYWIZJON GOERINGA

Nowy etap działalności grupy Rowehla rozpoczął się po wybuchu wojny, gdy otrzymał on pierwsze serie stratosferycznych samolotów Junkers-86 P i Ju-86 R. Powstały one przez przebudowę zwykłych maszyn tego typu, w których wbudowano kabiny hermetyczne, zainstalowano specjalne wysokościowe silniki i zwiększono rozpiętość skrzydeł z 22,5 do 25,6, a nawet 32 metrów, zaś powierzchnię nośną z 82 m² do 92 m² i 97,5 m². W ten sposób udało się podnieść praktyczny pułap samolotu z 7500 m do 12 000 m, a w wersji „R", nawet do 15 000 metrów.

Eskadra rozbudowana została teraz do rozmiarów dywizjonu liczącego 36 samolotów i podporządkowana bezpośrednio Goeringowi jako „Aufklaerungsgruppe der Oberbefehlshaber der Luftwaffe". Elitarną tę jednostkę wzmocniono pilotami z liniowych eskadr wywiadowczych, nawet za cenę znacznego osłabienia ich efektywnej siły bojowej. Organizacyjnie dywizjon Rowehla wszedł w skład „Kampfgeschwader 200" — pułku wykonującego zadania specjalne — od wypróbowywania zdobycznego sprzętu, do akcji szpiegowskich i dywersyjnych.

W latach 1940—41 dywizjon pracował dla niemieckiego wywiadu nie tylko wykonując loty rozpoznawcze, ale również przerzucając szpiegów i dywersantów na teren Anglii. Do zadań tych samoloty przemalowano na kolor głębokiej czerni. (Już w 1938 r. 90 lotnisk angielskich utrwalonych było na zdjęciach dokonanych przez ludzi Rowehla, a większość nalotów na obiekty przemysłowe w Bitwie o Anglię, wśród nich nalot na Coventry — przeprowadzono na podstawie fotografii sporządzonych przez powietrznych szpiegów).

W lutym 1941 r. 3 samoloty 1 eskadry otrzymały nagły rozkaz przelotu z Paryża do Monachium. Tam dowódca eskadry, kpt. Marquardt, otrzymał w zalakowanej kopercie rozkaz, który

miał otworzyć dopiero w ambasadzie niemieckiej w... Rzymie, w obecności attache lotniczego, gen. Ritter von Pohla. Okazało się, że zadanie Marqardta oraz podporuczników Willmsa i Gandera polega na wykonaniu kompletu zdjęć Korsyki. Rząd w Vichy był wprawdzie przyjaźnie nastawiony do Niemiec, ale bynajmniej nie było pewności czy stacjonujące tam eskadry myśliwskie nie poderwą się na widok obcego samolotu, dlatego też loty przeprowadzić miano na wysokości 8 000 m. Do połowy marca cały obszar Korsyki utrwalony został na taśmie. Ani Francuzi, ani włoscy sprzymierzeńcy nie zorientowali się do końca co do zagadkowych lotów nad wyspą. Szpiegowskie zadanie wykonane zostało bez zarzutu.

Wkrótce potem eskadra została nagle przerzucona do Wiednia. Niemiecki faszyzm przygotowywał się do uderzenia na Jugosławię i Grecję. 5 kwietnia 1941 roku Dornier-215 bez żadnych znaków rozpoznawczych został ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą koło Belgradu. Na jednym tylko silniku udało się Niemcowi dolecieć do granicy i wylądować po austriackiej stronie. Następnego dnia spadły na Belgrad hitlerowskie bomby.

Z KRAKOWA STARTOWAŁY SZPIEGOWSKIE SAMOLOTY

Szpiegostwo powietrzne przeciw ZSRR prowadzili Niemcy już w latach trzydziestych. Zadanie eskadry Rowehla polegało w tym przypadku na uaktualnianiu map oraz danych dotyczących przemysłu, sieci komunikacyjnej itd. Było to niezbędne wobec szybkiego rozwoju państwa radzieckiego, wskutek czego wszelkie informacje, plany i mapy stawały się z roku na rok przestarzałe.

Wyniki tych lotów były jednak niewystarczające, toteż w ramach przygotowań do realizacji planu „Barbarossa" Luftwaffe rozpoczęła szeroko zakrojoną akcję. wykorzystując do tego przede wszystkim wysokościowe Ju-86, ale także i niektóre wersje Heinkli-111 i Junkersów-88.

Bazy dla tej akcji znajdowały się przede wszystkim poza granicami właściwych Niemiec, na terenach państw okupowanych lub też satelitów III Rzeszy. I tak na lotnisku w Krakowie bazowały w 1940 r. 3 samoloty Rowehla, wykonując stąd loty aż do rejonu Moskwy, Smoleńska, Tuły i Kurska. Inne maszyny startowały z Norwegii, z położonego na północnym jej cyplu lotniska Bordufoss.

Budapeszteńskie lotnisko Ferihegy było już od lata 1939 r. bazą całej eskadry, wykonywającej loty na Kijów, Dniepropietrowsk, Zaporoże i Krzywy Róg. Lotnicy ich nie mieli żadnych kontaktów z miejscowym personelem. o startach i kierunku lotów nie powiadamiano węgierskich władz. Po każdym szpiegowskim locie kurierska maszyna odwoziła filmy bezpośrednio do Berlina.

Od 1940 r. w skład niemieckiej misji wojskowej w Rumunii wchodziły 3 samoloty, zadaniem których było szpiegowanie obiektów położonych w rejonie Odessy i Krymu. Jeszcze większą rolę w hitlerowskim szpiegostwie powietrznym odgrywała Bułgaria. Stamtąd usiłowali lotnicy Rowehla osiągnąć tereny naftowe Kaukazu, a przede wszystkim Baku. Dlatego też w końcu 1940 r. stacjonowała tam znaczna część szpiegowskiego dywizjonu. Z Finlandii niemieckie samoloty latały nad Leningrad, Archangielsk i Murmańsk.

Jak stwierdziła w dniu 20 maja 1960 roku moskiewska „Prawda", w latach 1939, 1940 i I połowie 1941 zarejestrowano ponad 500 przelotów obcych samolotów nad terytorium ZSRR.

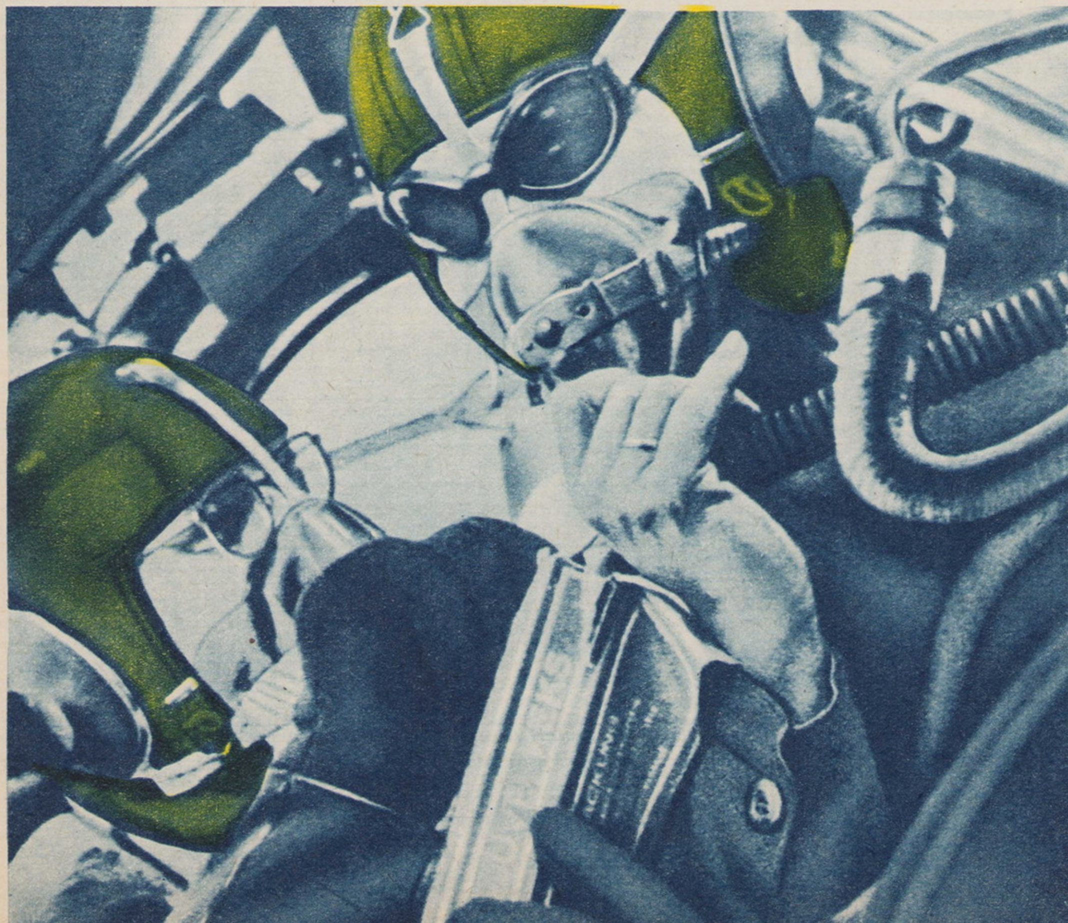
Szpiegowskie samoloty Goeringa zaopatrzone były w tym okresie w urządzenia do samozniszczenia w wypadku przymusowego lądowania. Ich załogi instruowano szczegółowo co do taktyki, jaką miały przyjąć podczas przesłuchiwań przez radzieckie władze bezpieczeństwa. Każdy lotnik miał przy sobie sztuczną biżuterię, zegarki, chustki na głowę, a nawet... ikony, które miały ułatwić uzyskanie pomocy ze strony radzieckiej ludności cywilnej.

Doskonałe przygotowanie maszyn i załóg miało — w mniemaniu speców z Abwehry i Luftwaffe — zapewnić pełne bezpieczeństwo, dyskrecję i niezwykłe rezultaty tej akcji. Dlatego też, gdy w styczniu 1941 roku szpiegowski samolot nie powrócił znad Baku, wzbudziło to zrozumiałe zaniepokojenie. Wydarzenie to zapoczątkowało serię niepowodzeń. Po zaginięciu dwóch dalszych maszyn, w lutym wstrzymano loty. Wznowiono je następnie w kwietniu. Tuż przed napaścią na Związek Radziecki samoloty KG-200 przewiozły na tyły wojsk radzieckich dywersantów z osławionego pułku „Brandenburg".

WSPÓŁPRACA Z SS

Lotnicy i samoloty Rowehla wykruszyli się podczas lotów nad Związek Radziecki i Wielką Brytanię; w obydwu tych państwach skonstruowano do ich zwalczania wersje myśliwców, mogących operować w stratosferze. Sferą szpiegowskiego działania pozostały jeszcze państwa neutralne. W lecie 1942 r. latali Niemcy np. nad Sztokholmem. Były to przygotowania do operacji „Polarfuchs". Pod tym kryptonimem krył się plan inwazji na Szwecję.

W lecie 1943 dywizjon przyboczny Goeringa przygotował i przeprowadził akcję nazwaną Unternehmen „Franz". Grupa agentów wyszkolonych przez hitlerowskiego specjalistę od „brudnej roboty", oficera SS Skorzenego, wystartowała na pokładzie dalekodystansowego Junkersa-290 z Krymu i została zrzucona w pobliżu Teheranu. Ich zadanie polegało na wznieceniu zamieszek wśród miejscowej ludności, przekazywaniu przy pomocy radiostacji danych wywiadowczych, a w miarę możliwości także i na prowokowaniu incydentów między stacjonowanymi w Persji oddziałami radzieckimi i angielskimi. Akcja ta zakończyła się całkowitym fiaskiem.



LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

Punkt ciężkości niemieckich sekretnych misji przesunął się w tym czasie wyraźnie w kierunku akcji sabotażowych. Jeszcze jesienią 1944 roku dowództwo SS przygotowało w porozumieniu z szefem sztabu Luftwaffe, gen. Kollerem, szeroką akcję przeciw kopalniom ropy w Iraku, rurociągom na terenie Syrii i Libanu, rafineriom w Palestynie, jak również urządzeniom Kanału Sueskiego. Samoloty z dywersantami miały niespodziewanie lądować na pustynnych lotniskach aliantów. Zamierzenie to nie doszło jednak do skutku. Brakło odpowiednich samolotów, czemu próbowano zaradzić przystosowując zdobyte amerykańskie „latające fortece". Nie było aktualnych zdjęć objętych planem lotnisk — najaktualniejsze pochodziły z 1942 roku, a do lądowania ciężkich maszyn nadawały się tylko lotniska, rozbudowane w międzyczasie jako bazy bombowców. Dywizjon Rowehla odkomenderowany do przeprowadzenia rozpoznania fotograficznego napotkał wyjątkowo silną obronę, poniósł dotkliwe straty i nie był w stanie wykonać polecenia. Akcję musiano odwołać.

Nie doszło również do skutku przedsięwzięcie oznaczone kryptonimem „Ulm". Był to zamysł dokonania rozległych zniszczeń i zdezorganizowania produkcji radzieckiego przemysłu zbrojeniowego na Uralu. Skorzeny pisze w związku z tym w swoich wspomnieniach: „Gdy udostępniono mi archiwa Luftwaffe, okazało się, że materiały były jedynie fragmentaryczne. Ani w okresie przedwojennym, ani po rozpoczęciu działań nie udało się zebrać konkretnego materiału. Do tego rejonu dotarło tylko kilka samolotów rozpoznawczych"

Pod koniec wojny KG-200 użyta została do normalnych zadań bojowych Żadne loty szpiegowskie nie były już potrzebne, nie były w stanie uratować rozpadającej się „Tysiącletniej Rzeszy"

I ZNOWU „HANSA-LUFTBILD G.m.b.H."

Historię hitlerowskiego szpiegostwa powietrznego można by na tym skończyć. Ale formalnie tylko. Faktycznie bowiem rzutuje ono jeszcze dzisiaj na sytuację międzynarodową. W Niemieckiej Republice Federalnej działa dziś znowu firma „Hans-Luftbild, Gesellschaft mit beschraenkten Haftung", kierują nią ci sami ludzie: jeden z najbliższych współpracowników Rowehla, Bruno Weists, zaś na czele pierwszej rady nadzorczej spółki stał jak przed wojną, dr Kurt Weigelt. Ba, w Niemczech Zachodnich czynnych jest ponadto 10 dalszych przedsiębiorstw zajmujących się wykonywaniem zdjęć z powietrza, dysponujących kilkudziesięcioma specjalnie przystosowanymi samolotami. Nasuwają się pytania: czy rzeczywiście aż tyle przedsiębiorstw tego typu potrzebnych jest do obsługi bońskiej gospodarki cywilnej i czy rzeczywiście ich ożywiona działalność za granicą poświęcona jest wyłącznie dziedzinie gospodarczej? Istnieją poważne podstawy, by na obydwa te pytania odpowiedzieć przecząco.

Sam Theodor Rowehl jest dziś doradcą i rzeczoznawcą lotniczym rasistowskiego, pół-faszystowskiego rządu Republiki Południowo-Afrykańskiej. Siegfried Knemeyer, który pod koniec wojny dosłużył się rangi pułkownika i funkcji szefa uzbrojenia Luftwaffe, przez szereg lat działał w amerykańskim ośrodku badawczym Patterson Field, a obecnie zatrudniony jest w przedsiębiorstwie Air France.

Jad hitlerowskiego szpiegostwa powietrznego działa do dziś w inny jeszcze sposób. Oto skonstruowany przez Niemców w końcowym okresie wojny szybowiec stratosferyczny z napędem rakietowym DFS-228, który miał być ostatnim typem wyposażenia dywizjonu Rowehla — leżał u podstaw założeń konstrukcyjnych samolotu Lockheed U-2, z którym związane są najciemniejsze (choć najbardziej jaskrawe!) fakty z powojennej historii szpiegostwa powietrznego. Jakkolwiek od czasu zestrzelenia maszyny Francisa Powersa nie ważą się one już dokonywać przelotów nad terenem Związku Radzieckiego, to jednak np. terytorium Kuby jest przez nie systematycznie nawiedzane. Zlikwidowanie wykorzystywania przestrzeni powietrznej do celów szpiegowskich pozostaje dziś jednym z ważnych aspektów odprężenia w stosunkach międzynarodowych.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

BRATNIA POMOC



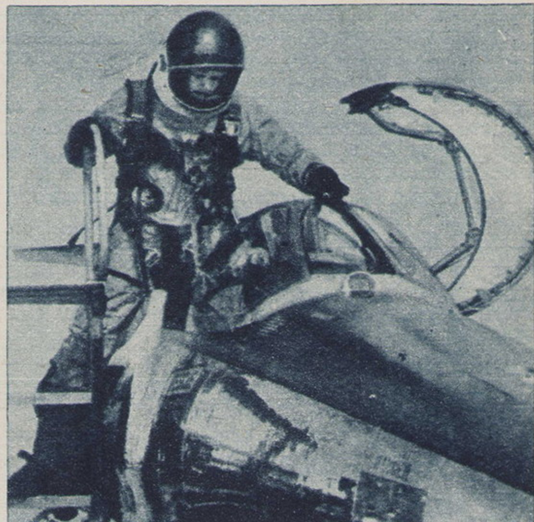
W jakiż inny sposób można byłoby wydostać z niedostępnej rozpadliny skalnej w Alpach wrak śmigłowca Bell-47, jak nie przy pomocy... innego śmigłowca (w tym przypadku „Alouette")? Zakres zastosowania śmigłowców jest, jak widać, ogromny. *Foto: „Austroflug"*

PRZODUJĄCA



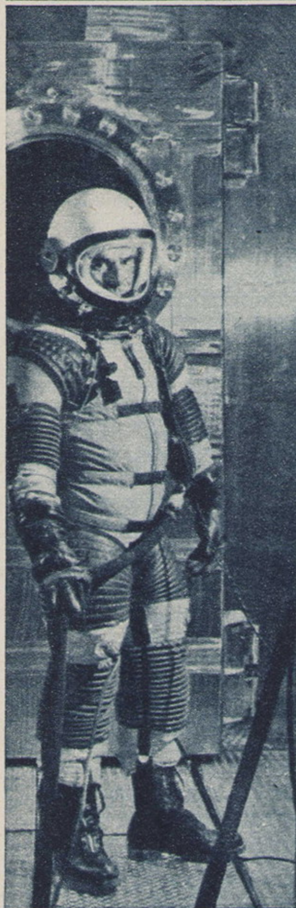
Lubow Nikulszina, w „cywilu" lekarz miejskiej stacji pogotowia ratunkowego w Swierdłowsku (ZSRR), jest przodującą spadochroniarką miejscowego aeroklubu. Na zawodach strefy uralskiej ustanowiła rekord świata, wykonując skok na celność lądowania z wysokości 1 000 m i uzyskując wynik 1 m 35 cm odległości od środka koła. *Foto: „Krylia Rodiny"*

4-KROTNIE WYŻEJ NIŻ MONT-EVEREST



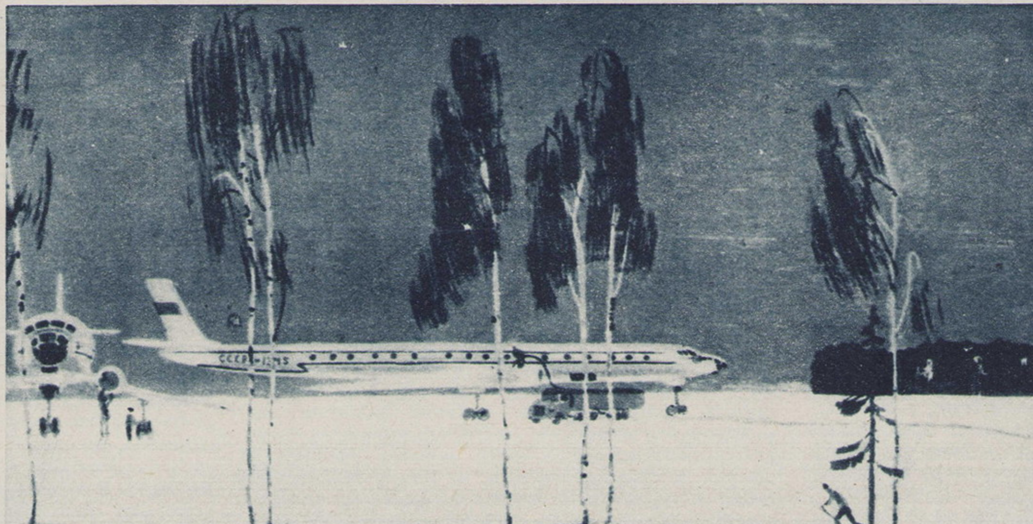
Rekord świata wysokości lotu pobił amerykański pilot Robert W. Smith, osiągając na samolocie Lockheed NF-104A wysokość 36 250 m, a więc czterokrotnie wyżej niż Mont Everest. Na zdjęciu: Rekordzista po locie. *Foto: „The Illustrated London News"*

DLA ZAŁOGI „APOLLO"

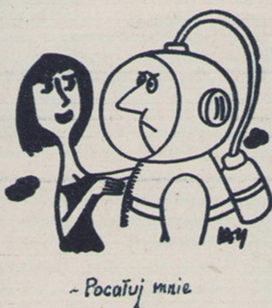


W takich oto specjalnych kombinezonach-skafandrach ciśnieniowych ma wystartować załoga amerykańskiego statku kosmicznego „Apollo" na orbitę Ziemi. Na zdjęciu: Pilot-kosmonauta w czasie prób technicznych kombinezonu, w specjalnej komorze badawczej. *Foto: „Astronautics and Aerospace Engineering"*

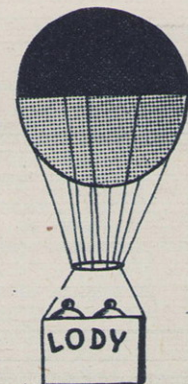
„NA LOTNISKU"



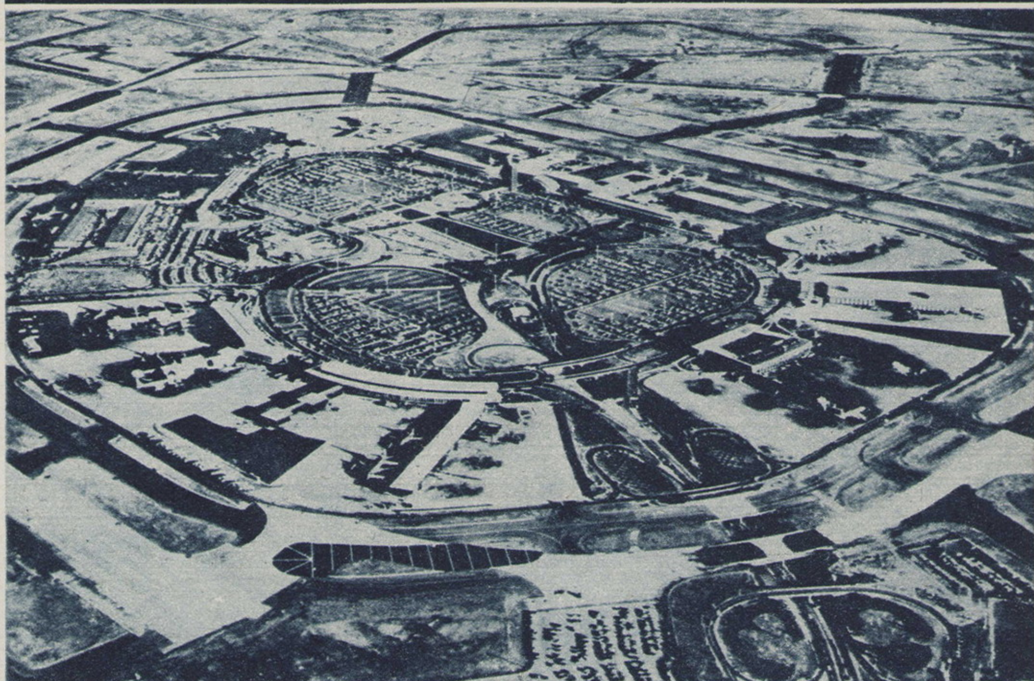
Zima jest wdzięcznym tematem dla artystów malarzy. Jednym z radzieckich malarzy, który w swej twórczości uwzględnia tematykę lotniczą, jest W. Stiekolszczikow. Oto jego obraz, zatytułowany „Na lotnisku". *Foto: „Ogoniok"*



– Pocałuj mnie



PORT LOTNICZY IM. JOHNA F. KENNEDY'EGO



Począwszy od 11 grudnia 1963 roku, olbrzymi nowojorski port lotniczy Idlewild nazywa się imieniem zamordowanego prezydenta Stanów Zjednoczonych — Johna F. Kennedy'ego. Port ten jest największy na kontynencie amerykańskim. *Foto: Infoplan*



KANDYDATOM NA SZKOLENIE LOTNICZE

Na prośbę naszych Czytelników: **Stanisława Przybylaka — Nowy Targ, woj. krakowskie, Józefa Rolki — Nowe Miasto Lubawskie, woj. olsztyńskie, Jana Skiby — Zabiele, woj. kieleckie, Stanisława Chruścińskiego — Bełżyce, woj. lubelskie, Henryka Wintaka — Łask, woj. łódzkie, Jana Władekiewicza — Środa Śląska, woj. wrocławskie, Grzegorza Opolskiego — Poznań i Zygmunta Grochala — Ciechanów, woj. warszawskie** zamieszczamy obok wzór podania jakie muszą wypełnić kandydaci na szkolenie lotnicze. Przypominamy też, że takie podania otrzymują oni w najbliższych aeroklubach. Także o tym, że już najwyższy czas zgłosić się do aeroklubu. Adresy wszystkich aeroklubów w Polsce podaliśmy ostatnio w podwójnym, świątecznym numerze „Skrzydlatej Polski" (nr 51—52 z dnia 22. XII—29. XII. 1963 roku).

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Jerzy Kurzajek zgłosił się do wojska jako nadterminowy („na ochotnika") z myślą wstąpienia do TSWL, co zresztą zapewniono mu w macierzystym WKR we Wrześni. Pomimo to został skierowany do Podoficerskiej Szkoły Artylerii Przeciwlotniczej. Pisząc w tej sprawie do naszej redakcji nasz Czytelnik pyta się co zrobić, by zostać przeniesionym do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych?

Sprawy związane z wojskiem załatwia wojsko. W tej sprawie należy się zwrócić do dowódcy jednostki.

* * *

Józef Pisarczyk — Frydman, woj. krakowskie, Andrzej Chmielnicki — Kargowa. Wykształcenie 9—10 klas i wiek 16 lat to jedno z podstawowych wymagań dla kandydatów na skoczków spadochronowych. W sprawie rozpoczęcia szkolenia spadochronowego należy się zwrócić do najbliższego aeroklubu. Kandydaci do wojsk powietrzno-desantowych powinni się ponadto zwrócić przed pójściem do wojska do komendy WKR lub WKW.

* * *

Andrzej Drużba — Katowice-Ligota. Słuchawek radiowych nie posiadamy. Jako interesującemu się elektroniką polecamy książkę Janusza Wojciechowskiego „Zabawki elektronowe". — „Elektronika w domu i w szkole".

* * *

Jerzy Bystrzanowski — Lubrza, woj. zielonogórskie pisze do nas: „Na różnych zdjęciach samolotu naddźwiękowego E-166 widzę pod jego kadłubem jakiś przedmiot. Nie wiem co to jest i proszę bardzo o wyjaśnienie mi co wspomniany przedmiot przedstawia i do czego służy?"

Nie wiemy o jakie zdjęcie Wam chodzi. Mogą to być jednak zbiorniki paliwa, zasobnik na bomby, rakiety itp.

Tenże Czytelnik odstąpi dwa roczniki „Skrzydlatej Polski" — 1961 9/nry 16—31, 33—48, 51) i 1962 (cały).

* * *

Piotr Budych — Oborniki Wlkp., woj. poznańskie. Nadesłanego „Korkociągu lotniczego" nie wykorzystamy.

WZÓR PODANIA

. . . . dnia . . . . 196 r.

Do
AEROKLUBU . . . .

. . . .
(nazwisko i imię)

. . . .
(adres)

SKIEROWANY NA KOMISJĘ
LOTNICZO-LEKARSKĄ
w dniu . . . .
Treść orzeczenia KLL . . . .

P O D A N I E

Proszę o przyjęcie na szkolenie szybowcowe w okresie

. . . .
(podpis kandydata)

. . . . . ., dnia . . . . . . 196 r.

ZAŚWIADCZENIE SZKOLNE

Zaświadcza się, że . . . .
syn . . . . urodził się dnia . . . .
w . . . . na podstawie dokumentu
(wymienić rodzaj dokumentu)
jest uczniem klasy w roku szkolnym . . . . . . i wykazuje dobre — średnie — złe postępy w nauce. Nauka w szkole trwa . . . lat. Zachowanie jego nie budzi — budzi zastrzeżeń(ia).

Pieczątka szkoły   Dyrektor — Kierownik Szkoły

OPINIA ORGANIZACJI MŁODZIEŻOWEJ

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE

Na podstawie badania ogólnego stanu zdrowia i jego karty zdrowia stwierdza się, że uczeń . . . . może — nie może ubiegać się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe.

. . . .
Lekarz szkolny (sportowy)

ZEZWOLENIE RODZICÓW

Ja niżej podpisany . . . .
prawny opiekun . . . .
(imię i nazwisko)
zezwalam na praktyczne szkolenie szybowcowe.

. . . .
Miejscowość i data   własnoręczny podpis opiekuna

P O T W I E R D Z E N I E

Własnoręczność podpisu ob. . . . . stwierdzam.

. . . .
podpis i pieczęść przedstawiciela władzy stwierdzającej

. . . .
(miejscowość i data)

Dane jakie powinien zawierać załączony do niniejszego podania życiorys:

1. Nazwisko i imię — data i miejsce urodzenia . . . . .
2. Imiona rodziców . . . .
3. Zawód rodziców . . . .
4. Czy rodzice żyją — jeśli nie — na czyim jest utrzymaniu
5. Stan majątkowy rodziców . . . .
6. Rodzeństwo (liczba sióstr, braci) . . . .
7. Kto z rodziny mieszka poza granicami kraju (gdzie)
8. Od kiedy zaczął interesować się lotnictwem . . . . .
9. Jaki miał pierwszy kontakt z lotnictwem . . . . . .
10. Czy jest modelarzem lotniczym — członkiem Koła Lotniczego . . . .
11. Czym interesuje się poza lotnictwem . . . .
12. Jaki sport uprawia . . . .
13. Co ostatnio czytałeś lotniczego . . . .
14. Czy czytasz prasę lotniczą . . . .
15. Co zamierzasz robić po uzyskaniu matury . . . . . .
16. Jaki wybierzesz kierunek studiów . . . .

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE



POCZTA Polska wprowadziła do obiegu 25 listopada 1963 r. emisję znaczkową, poświęconą zdobywaniu Kosmosu. Seria ta, złożona z dziesięciu znaczków, ilustruje rozwój kosmicznej techniki rakietowej do czasów Konstantego Ciołkowskiego — ojca astronautyki, aż do czasów obecnych.

Znaczki przedstawiają kolejno (w nawiasach podano daty wystrzelenia i kolory tła): 30 gr rakietę kosmiczną K. Ciołkowskiego (szarozielony), 40 gr — „Sputnik — 1" (4-X-1957 — oliwkowy), 50 gr — „Explorer — 1" (31.I.1958 — fioletowo-niebieski), 60 gr — „Łunnik — 2" (12.IX.1959 — pomarańczowy), 1 zł — „Łunnik — 3" (4.X.1959 — ciemnozielony), 1,50 zł — „Wostok — 1" (12.IV 1961 — ceglasty), 1,55 zł — „Friendship — 7" (20.II.1962 — niebieski), 2,50 zł — „Wostok —3—4" (11—12.VIII.1962 — fioletowy), 5,60 zł — „Mariner — 2" (27.VIII.1962 — jasnozielony), 6,50 zł — „Mars — 1" (1.XI.1962 — niebiesko-zielony).

Znaczki wykonano wg projektu artysty grafika Jerzego Desselbergera, o wymiarze obrazka 26,5 x 48 mm. Do znaczków tych PPF „Ruch" wydał pamiątkowe koperty pierwszego dnia obiegu (tzw. FDC).

BOGUSŁAW KUROWSKI

KSIĄŻKI LOTNICZE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI W 1964 ROKU

Kazimierz Dąbrowski ● **PRZEGLĄD SAMOLOTÓW SPORTOWYCH I ICH OSIĄGNIĘĆ.** Książka zapoznaje czytelnika z rozwojem konstrukcji samolotów sportowych w Polsce i na świecie. Jest ona jednocześnie przeglądem najważniejszych osiągnięć sportowych, zawodów i imprez sportowych, zawodów lotniczych, zwłaszcza tych, w których polskie lotnictwo odnosiło sukcesy. Ponadto zapoznaje z aktualnymi tabelami rekordów samolotów sportowych.

Bogusław Kalestyński ● **EKONOMIKA TRANSPORTU LOTNICZEGO, CZĘŚĆ II — ZAGADNIENIA WYBRANE.** W książce omówiono następujące zagadnienia: ekonomiczno-przewozową charakterystykę środków transportu i przedsiębiorstwa, techniczno-ekonomiczną charakterystykę samolotów, pojęcie kosztów i kryteria ich podziału, koszty bezpośrednie, ustalenie wartości środków transportu, koszty pośrednie, wpływ różnych czynników na koszty własne produkcji, analizę statyczną i dynamiczną kosztów, kryteria rentowności transportu lotniczego, kierunki rozwoju transportu lotniczego, kalkulację trasy oraz koszty prac specjalnego przeznaczenia (ich opłacalności i zastosowania).

Marian Markowski ● **PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O KOSMONAUTACH I TECHNICE RAKIETOWEJ.** Książka zapoznaje z ogólnymi wiadomościami o rakietach, zadaniach ich lotu oraz zastosowaniu do lotów kosmicznych. Zawiera opisy budowy 3—4 modeli rakiet najprostszych latających na gumę, na wodę i sprężone powietrze, bezpieczne paliwo stałe oraz z silnikiem JETEX. W książce podane są również przepisy bezpieczeństwa. Praca przeznaczona jest dla członków kół lotniczych i modelarni — uczniów szkół podstawowych, jak również dla młodzieży niezrzeszonej, interesującej się astronautyką i modelarstwem.

Maria i Wiesław Schier ● **WAKACJE Z LATAWCEM.** Książka bogato ilustrowana i utrzymana w formie przystępnej czytanki dla dzieci, może służyć dzieciom i rodzicom jako pomoc przy budowie najprostszych latających modeli, tj. latawców i balonów.

Wiesław Schier ● **MINIATUROWE LOTNICTWO, CZĘŚĆ I (Wydanie III).** Książka jest przeznaczona dla młodzieży o zainteresowaniach technicznych i tych wszystkich, którzy pragną zainteresować młodzież techniką i lotnictwem. Praca ta stanowi swego rodzaju samouczek z zakresu budowy modeli latających.

Praca zbiorowa ● **KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ.** Praca dla wszystkich miłośników lotnictwa, modelarzy lotniczych, którzy odczuwają brak dokładnych opisów i dokładnych planów polskich samolotów i szybowców przy wykonywaniu modeli redukcyjnych, dla miłośników polskiego lotnictwa za granicą i to zarówno Polaków, jak i modelarzy innych narodowości.

Praca zbiorowa ● **PODRĘCZNIK PILOTA SZYBOWCOWEGO.** Obejmować on będzie wszystkie dziedziny teorii i praktyki szybowcowej, potrzebne podczas pełnego cyklu wyszkolenia pilota wyczynowego, poczynając od nauki pilotażu, a kończąc na lotach rekordowych.



WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 26 88 41

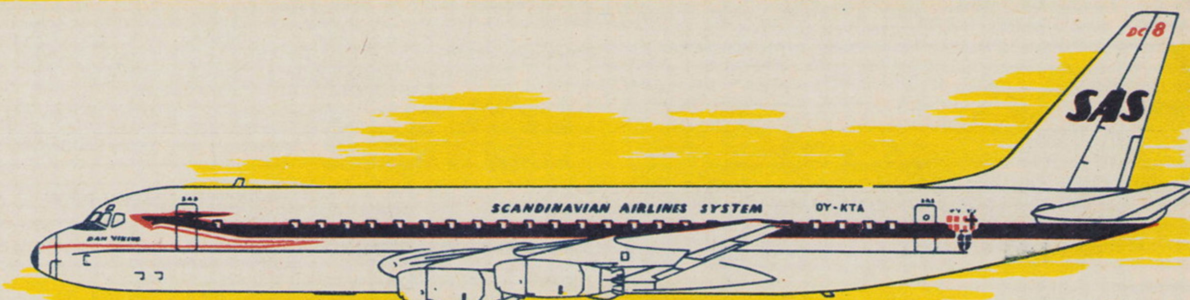
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF   Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 303857. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 17. I. 1964 r.   Zam. 201 Z—5.

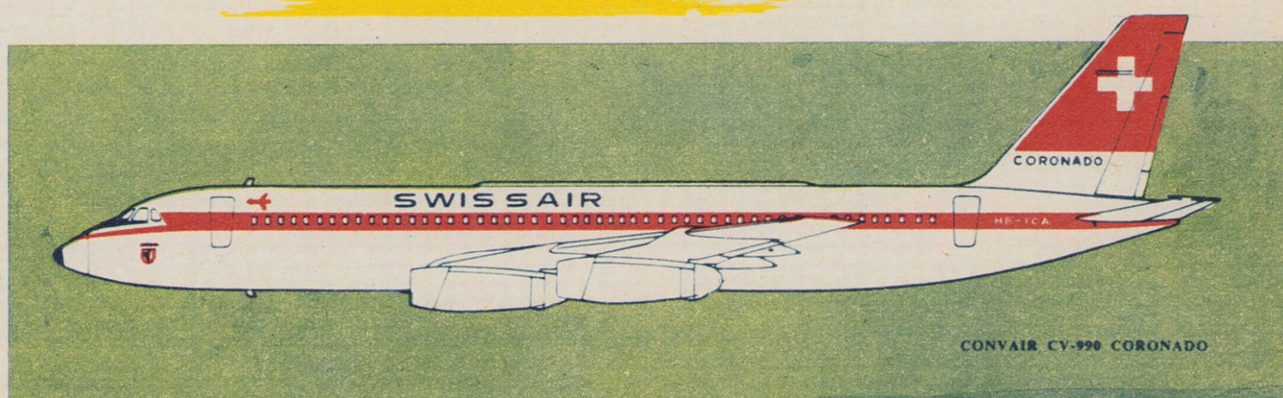
Belgijskie linie SABENA (SOCIETE ANONYME BELGE D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AERIENNE) powstała w 1923 r. Lata do Ameryki Pn, Afryki i na Bliski Wschód. Eksploatuje jedyną na świecie międzynarodową linię śmigłowcową.



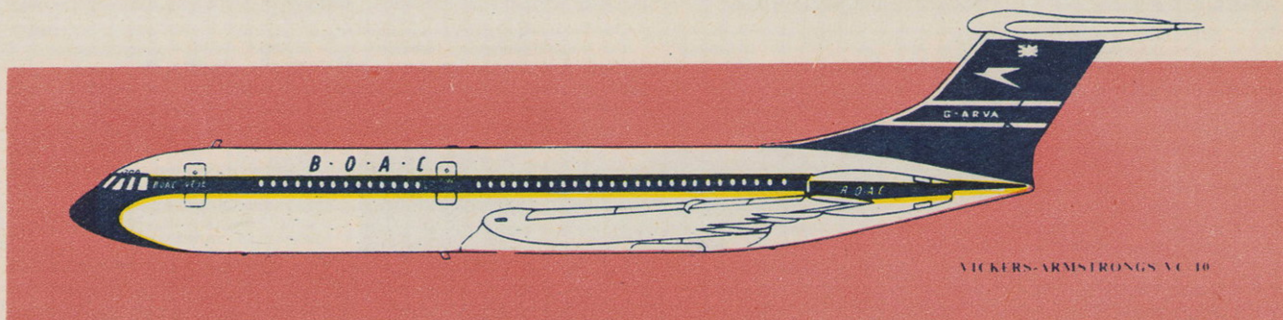
SAS (SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM) — konsorcjum duńskich, norweskich i szwedzkich linii lotniczych — powstało w 1946 roku. Linie na terenie Europy, Afryki, Azji oraz Ameryki Pn. i Pd. Inicjator regularnych przelotów nad Biegunem Północnym.



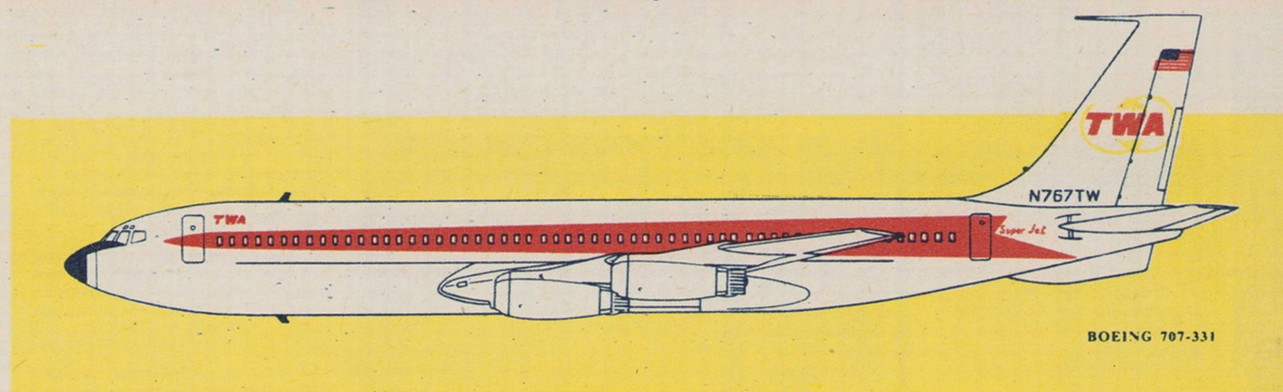
Szwajcarskie linie SWISSAIR założone zostały w 1931 roku. Obsługują obecnie szlaki na terenie Europy, Bliskiego i Dalekiego Wschodu oraz Ameryki Pn. i Pd. Przewożą ponad milion pasażerów rocznie.



BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION (BOAC) założona została podczas wojny, w 1940 r. Jej sieć połączeń obejmuje wszystkie kontynenty naszego globu.



Amerykańskie TRANS WORLD AIRLINES (TWA) założono w 1925 roku. W USA obsługuje 70 miast, lata również do Europy, na Środkowy i Daleki Wschód. Jedna z największych flot powietrznych: samych Boeingów - 707 posiada aż 48.



Polskie Linie Lotnicze LOT zaliczają się dziś już do „weteranów" komunikacji powietrznej. Obejmują swym zasięgiem praktycznie całą Europę.

